4/85

transpress

modell eisenbahner

Modellbahn-wettbewerb 1985

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M



Zwischen Dölau und Trotha

Die S-Bahn der Bezirksstadt Halle (Saale) wurde am 27. September 1984 15 Jahre alt. Zuvor gab es bereits von 1967 bis 1969 einen Schnellverkehr mit aus Leichttriebwagen zusammengestellten Zugeinheiten von Halle-Neustadt bzw. Zscherbener Straße zum Hauptbahnhof Halle (Saale). Heute beträgt die Länge der U-ähnlichen Strecke 26,8 km. Davon liegen 7,9 km auf eigenem Bahnkörper. 1983 beförderte dieses beliebte Nahverkehrsmittel 8,03 Mill. Personen; 77,65 Mill. Pkm legten die braun-beigegrauen Züge dabei zurück. Die S-Bahn verkehrt ausschließlich mit Elloks der BR 242 im Wendezugbetrieb und Doppelstockstandardwagen. Die letzten Erweiterungen waren der Anschluß der Haltepunkte Südstadt (30. Mai 1976) und Brühlstraße (30. September 1979).

1 Auf der Westseite des Hauptbahnhofs Halle (Saale) neben dem Fernbahnsteig 1 ist auf dem ehemaligen Lokfahrgleis die S-Bahn aus Halle-Dölau zur Weiterfahrt nach Halle-Trotha eingefahren (1. Juni 1984).

2 Am 24. Juni 1984 entstand dieses Foto. Es zeigt die S-Bahn im Hauptbahnhof Halle (Saale). Links das Rechenzentrum der DR.

3 Der S-Bahn-Zug 13421 hat soeben den Haltepunkt Rosengarten in Richtung Hauptbahnhof verlassen (24. Juni 1984). Hier dienen die Gleise auch dem Fernverkehr (KBS 660).

4 Das mit dem Bau der S-Bahn entstandene Befehlsstellwerk im Bahnhof Halle-Nietleben ist Leit- und Überwachungszentrale für den Betriebsablauf im westlichen S-Bahn-Bereich von Halle-Dölau bis zum Hauptbahnhof (25. Juni 1984).

5 Im großen Bogen fährt die S-Bahn vom Hp Rosengarten zum Hauptbahnhof (6. August 1984).

Text und Fotos: V. Emersleben, Halle (Saale)

1



2



3



4



5



modell eisenbahner

inhalt 4/85

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
34. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

modelleisenbahner

eisenbahn

nahverkehr

modellbahn

Titelbild
Wie bereits im Heft 2/85 auf Seite 5 berichtet, soll der Dampflokeinsatz des Bw Elsterwerda demnächst beendet werden. Noch aber fahren die dort beheimateten Loks der BR 52.8 täglich auf den von Elsterwerda ausgehenden Strecken, wie die 52 8113 bei Heida mit einem Sonderzug nach Elsterwerda – Biehla im Jahre 1980.
Foto: R. Kahmann, Elsterwerda

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur:
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Bieghoidt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
DDR – 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14; PSF 1235
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress
Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?") sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR – 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR – 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330
P 37/85

Redaktionsschluß: 14. 3. 1985
Geplante Auslieferung: 18. 4. 1985

Verlagspostamt Berlin

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

Günter Mai, Stellvertretender Leiter
der Politischen Verwaltung
der Deutschen Reichsbahn
und Vizepräsident des Deutschen
Modelleisenbahn-Verbandes der DDR,
Berlin

40 Jahre Befreiung des deutschen Volkes vom Faschismus – 40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand

Gemeinsam mit allen Menschen, die für Frieden, Völkerverständigung und sozialen Fortschritt eintreten, begehen die Bürger der Deutschen Demokratischen Republik den 40. Jahrestag des Sieges der Sowjetunion über den Hitlerfaschismus und der Befreiung des deutschen Volkes von der Hitlertyrannei als einen historischen Festtag und staatlichen Feiertag mit den Völkern der Sowjetunion und unseren sozialistischen Brudervölkern.

Als Hauptkraft der Antihitlerkoalition erkämpfte die Sowjetunion den Sieg gegen die faschistischen Armeen an der entscheidenden Front des zweiten Weltkriegs. Mit dieser Befreiungstat öffnete sich auch unserem Volk der Weg einer Wende in der Geschichte. Diese große historische Chance wurde von den deutschen Antifaschisten, an deren Spitze die Kommunisten entschlossen kämpften, konsequent genutzt. Die unschätzbare Hilfe der Sowjetunion für das deutsche Volk kann man erst dann richtig ermessen, wenn man daran denkt, welch großes Leid und welche Zerstörung der faschistische Krieg dem Sowjetland brachte. Nie vergessen wir, welche Opfer Sieg und Befreiung gekostet haben.

20 Millionen tote Sowjetbürger stehen auf dem Schuldkonto der faschistischen Aggressoren. Allein auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens der UdSSR wurden 65000 km Gleis, 50000 km Leitungen der Signal- und Fernmeldeanlagen, 13000 Eisenbahnbrücken, 4100 Bahnhöfe, 300 Lokomotivdepots und eine große Anzahl stationärer Anlagen für den Eisenbahnbetrieb zerstört.

Außerdem wurden von den Faschisten 15000 Lokomotiven und Triebwagen sowie 42800 Waggons vernichtet oder verschleppt. Trotzdem haben die sowjetischen Soldaten und Offiziere, die im härtesten Kampf gegen die Hitlerarmee gestanden hatten, selbstlos geholfen, das Eisenbahnwesen in unserem Land in Gang zu setzen und die Versorgung der Menschen und unserer Volkswirtschaft schrittweise zu sichern.

Der Faschismus hatte dem deutschen Volk ein furchtbares Erbe hinterlassen. Zahllose Betriebe und Wohnstätten lagen in Schutt und Asche. Inmitten dieses Trümmerfeldes befand sich das ruinierte Eisenbahnwesen.

In der sowjetischen Besatzungszone waren zwei Drittel aller Lokomotiven, rund 60% der Reisezugwagen, die es hier früher gab, vernichtet oder durch die nach dem Westen flüchtenden Faschisten weggebracht worden. Eintausend Eisenbahnbrücken waren gesprengt. Erhebliche Zerstörungen der Bahnhöfe und Betriebsanlagen brachten das Eisenbahnwesen fast völlig zum Erliegen. Viele Eisenbahner glaubten damals, daß es niemals wieder ein präzise arbeitendes Eisenbahnwesen geben werde.

Aktivisten der ersten Stunde brachten gemeinsam mit den sowjetischen Genossen trotz der schweren Zerstörungen die Eisenbahn recht bald wieder in Gang. So wurden die dringendsten Transporte zur Versorgung der Bevölkerung und der Industrie sowie der Landwirtschaft schrittweise möglich.



Das war eine sehr komplizierte Aufgabe, insbesondere auch deshalb, weil viele Menschen unter dem Eindruck der grausamen Hinterlassenschaften des Faschismus resignierten und nicht an einen neuen Anfang glaubten.

Immer mehr Eisenbahner scharten sich um die Antifaschisten und wurden selbst Aktivisten der ersten Stunde bei der Beseitigung der Trümmer, beim Reparieren der Gleisanlagen, der Lokomotiven und Wagen. Trotz der schwierigen Ausgangsbedingungen auf materiellem und ideologischem Gebiet konnte damit die Voraussetzung für die rasche Aufnahme des Eisenbahnbetriebs gesichert werden. Steigende Transportleistungen waren zur Normalisierung des Lebens dringend notwendig. Ohne die Heldentaten der Aktivisten der ersten Stunde, besonders der Antifaschisten, an der Seite der sowjetischen Freunde und Genossen wäre das nicht möglich gewesen, waren sie es doch, die die Grundlage für den Aufbau eines leistungsfähigen Eisenbahnwesens in unserer Republik schufen.

Mitte August 1945 legte die SMAD mit ihrem historischen Befehl Nr. 8 den Eisenbahnbetrieb in der damaligen sowjetischen Besatzungszone in die Hände der deutschen Eisenbahner. Damit ging erstmalig in der Geschichte der deutschen Eisenbahnen ein Drittel der Eisenbahn Deutschlands in das Eigentum des Volkes über und dient seitdem der friedlichen und demokratischen Entwicklung sowie der Stärkung unseres sozialistischen Arbeiter-und-Bauern-Staates.

Das war ein großer Vertrauensbeweis, den die Sowjetunion schon damals den Eisenbahnern schenkte. Diesem Vertrauen haben sich die Eisenbahner in den fast 40 Jahren, in denen sich das Eisenbahnwesen in Volkes Hand befindet, in allen Bewährungssituationen stets würdig erwiesen. Dem 40. Jahrestag der Befreiung sowie dem 40. Jahrestag der Eisenbahn in Volkes Hand werden vielfältige Initiativen und Veranstaltungen in allen Bereichen des Eisenbahnwesens gewidmet sein.

Wir ehren dabei besonders die Helden der Sowjetarmee, die Kommunisten und Antifaschisten, die aus der Illegalität, aus den Zuchthäusern und Konzentrationslagern der Nazis kamen. Als Aktivisten der ersten Stunde leisteten sie oft Übermenschliches, um die materiellen und geistigen Trümmer des Faschismus zu beseitigen und legten somit für den Weg zur Errichtung des ersten sozialistischen Staates der Arbeiter und Bauern auf deutschem Boden den Grundstein.

Das Präsidium des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes hat anläßlich der bevorstehenden bedeutsamen Jubiläen an der Vorbereitung zahlreicher Veranstaltungen mitgewirkt und vielfältige Aktivitäten entwickelt. Dabei leisten unsere Mitglieder und Arbeitsgemeinschaften gemäß den Möglichkeiten unseres Verbandes einen würdigen Beitrag zur Vorbereitung und Durchführung des 40. Jahrestags der Befreiung und des 40. Jahrestags der Eisenbahn in Volkes Hand. In bewährter Weise geht es darum, alle Initiativen und Aktivitäten der Eisenbahner anläßlich der bevorstehenden Jubiläen zu unterstützen.

Dabei konzentrieren wir uns besonders auf

– die Würdigung der Befreiungstat des Sowjetvolkes in unseren Arbeitsgemeinschaften und insbesondere die Vertiefung der freundschaftlichen Beziehungen mit Modellbahnklubs der sowjetischen Streitkräfte in Deutschland, das Organisieren von freundschaftlichen Zusammentreffen mit Angehörigen des sowjetischen Eisenbahntransportwesens,

Leser meinen …

Leserforum in Radebeul
137 Mitglieder der ZAG Dresden und 37 Gäste trafen sich am 3. März 1985 im Radebeuler Kulturhaus „Völkerfreundschaft". Anläßlich der Jahreshauptversammlung in der ZAG fand hier – und das übrigens zum zweiten Mal – ein Leserforum mit der Redaktion „modelleisenbahner" statt. Der Grundtenor: Die Zeitschrift ist informativ, die Themen sind interessant und ausgewogen. Gewünscht werden vor allem mehr Bauanleitungen und Frisuren. Beiratsmitglied Peter Eickel verwies darauf, daß Redaktion und Beirat ständig bemüht sind, diesen Forderungen nachzukommen. Viele Modellbauer aber scheuen den Zeitaufwand, über ihre Eigen- oder Umbauten zu schreiben. Und hier ist Überzeugungsarbeit zu leisten, „denn so gut wie die Autoren Ideen umsetzen und über Vollbrachtes schreiben, so gut ist auch unsere Zeitschrift auf diesem Gebiet" betonte Freund Bretschneider. Allgemein begrüßt wurde, daß das Thema Nahverkehr zu einem festen Bestandteil des „me" geworden ist. Bei dem bisherigen Umfang sollte es auch künftig bleiben. Das Resümee der rund zweistündigen Diskussion: Bewährtes beibehalten, ausbauen und natürlich auch neue Ideen umsetzen. Zunehmend sind auch Beiträge gefragt, die Modellbahnbauer und geschichtsinteressierte Eisenbahnfreunde gleichermaßen ansprechen. Als Beispiel hierfür wurde die Serie „Güterwagen deutscher Eisenbahnern" genannt.
me

Leser schreiben …

Auftakt für 1985
Es gehört inzwischen zur Tradition der AG 1/13 „Weinbergsweg", das neue Jahr mit einer eindrucksvollen Ausstellung zu begrüßen. So begeisterten die AG-Mitglieder in der zweiten Januarwoche mehr als 20 000 Besucher des Berliner Praters mit einer Hobbyschau und stellten unter dem Motto „40 Jahre Eisenbahn in Volkes Hand – 150 Jahre deutsche Eisenbahnen" einen Querschnitt des geistig-kulturellen Lebens im DMV der DDR dar. U. a. waren solche Themen vertreten wie „Streckenelektrifizierung bei der DR", Fahrzeug-Sammlungen sowie 12 Heim- und Gemeinschaftsanlagen, darunter die Anlage der AG 3/42 Marienberg, das wohl bekannteste Beispiel des SMBS (vgl. „me" 2/85). So unterschiedlich die Resonanz auch gewesen sein mag, sicher wurden hier auch neue Ideen für derartige Anlagenkonzeptionen geboren. Doch dieser „Startschuß" für ähnliche Aktivitäten im Jubiläumsjahr hat ebenfalls gezeigt, wie die Zusammenarbeit mehrerer Arbeitsgemeinschaften bzw. mit Bereichen außerhalb des DMV das geistig-kulturelle Volksschaffen beflügelt. So wurde diese Ausstellung beispielsweise von einer philatelistischen Werbeschau zum Thema Eisenbahn, einem Sonderpostamt und mehreren Fotodokumentationen umrahmt. Und wie „aktuell" solche Veranstaltungen sein können – darüber berichtete der Berliner Rundfunk live in der Sendung „Von 7 bis 10 in Spree-Athen".
aw

Leser fragen …

Welche Farbgebung …
… hatte der Akku-Triebwagen ETA 179 (AT 593/594)? Vor einiger Zeit erhielt ich Unterlagen zu dem genannten Triebwagen, jedoch sind in dem Text keinerlei Angaben über die Farbgebung enthalten. Mich interessiert besonders der Zeitraum von 1925 bis 1927. Wer kann helfen?
D. Höhn, Wildau

BR 86 auf der Windbergbahn?
Vor einiger Zeit kaufte ich mir die farbige Bildserie „Dampflokomotiven im Einsatz" von G. Feuereißen. Nun steht auf der Rückseite dieser Bildserie, daß die BR 98^0 durch die BR 86 abgelöst wurde. In dem vom transpress-Verlag erschienenen Buch „Die Windbergbahn" ist nichts dergleichen erwähnt worden. Meine Frage: Wurde nun die BR 98^0 durch die BR 86 abgelöst oder nicht?
R. Kaner, Dresden

Leser antworten …

Sie wurde nicht!
Mit dem Umbau und Ausbau der ehemaligen Hänichener Kohlenzweigbahn im Jahre 1907 und der Freigabe für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr begann eines der bewegtesten Eisenbahnkapitel im sächsischen Raum. Den Hauptanteil daran hatte die seit 1886 auf der Kohlenbahn diensttuende 2'Bn2t-Maschine der Gattung H VII T. Bereits 1910 begann die Ablösung dieser Loks durch eine Maschine der Gattung I T V (Betr.-Nr. 1394, später 98 001). Ihr folgten bis 1914 weitere 17 Maschinen, die ohne Unterbrechung bis zum Jahre 1931 auf der Windbergbahn verkehrten. 1930 gab es Versuchsfahrten mit einem VT und 1934/35 mit einer preuß. T 9 (BR 91^{3-18}). Beide Experimente blieben erfolglos. So zogen weiterhin ausschließlich die Loks der BR 98^0 die Züge vom Dresdner Hbf nach Possendorf bzw. und Kleinnaundorf bis zur Einstellung des Reiseverkehrs im Jahre 1957. Zu Beginn der 50er Jahre erhöhte sich der Gütertransport von Dresden bis zur Erzaufbereitungsanlage in Dresden-Gittersee. Die neun noch vorhandenen Loks der BR 98^0 reichten nicht mehr aus, neben dem Bergdienst auf der Steilrampe auch noch den Zubringerverkehr von Dresden nach Freital-Birkigt zu übernehmen. Zur Unterstützung kamen Maschinen der BR 91^{3-18} für den Zug- oder Schiebedienst hinzu. Sonderzugzuführungen von Freital-Potschappel nach Freital-Birkigt erfolgten überwiegend von Maschinen der BR 89^9 und der BR 94^{20-21}. Als Rangierlok war im Bahnhof Freital-Potschappel die 86 617 im Einsatz, die aber nie auf der Windbergbahn verkehrte.
In den Jahren 1965 und 1966 erprobte man für die Steilrampenstrecke Freital-Birkigt – Dresden-Gittersee die neue V 60 (BR 106). Vorerst wurden noch 98er für den Bergdienst vorgespannt, bis sich die Brauchbarkeit der V 60 erwiesen hatte. Zwischen 1966 und 1968 wurden neben der BR 98 001 sämtliche Windbergbahnmaschinen ausgemustert und verschrottet. Seither verrichten die Loks der BR 106 den Betriebsdienst.
J. Schubert, Freital

– 21 Sonderfahrten, die dem 40. Jahrestag der Befreiung und den Eisenbahnjubiläen gewidmet sind,
– örtliche Modellbahnausstellungen anläßlich des „Tages der Befreiung",
– die ideenreiche vielfältige Darstellung und Propagierung der 40jährigen Entwicklung des Eisenbahnwesens in Volkes Hand
– eine Sternfahrt der Eisenbahnfreunde anläßlich des 40. Jahrestages der Befreiung von Dresden über Leipzig und Zwickau nach Nossen.
– Unterstützung der Eisenbahner beim Traditionsbetrieb zwischen Erfurt Hbf und Erfurt West,
– Unterstützung beim Traditionsbetrieb zwischen Berlin-Wriezener Bahnhof und Tiefensee;
Eröffnung anläßlich des „Tages des Eisenbahners" 1985,
– Unterstützung bei der Fahrzeugausstellung anläßlich des „Tages des Eisenbahners" auf dem Wriezener Bahnhof in Berlin vom 7. bis 16. Juni 1985.
– Unterstützung der Deutschen Reichsbahn bei einer Fahrzeugausstellung auf dem Bahnhof Erfurt West vom 6. bis 14. Juli 1985,
– Unterstützung der Deutschen Reichsbahn bei der Fahrzeugausstellung in Magdeburg anläßlich des 40. Jahrestages der Übergabe der Eisenbahn in Volkes Hand vom 24. August bis 1. September 1985 und
– die Modellbahnausstellung am Berliner Fernsehturm vom 19. Oktober bis 3. November 1985.
Einige unserer Arbeitsgemeinschaften leisten bereits jetzt Hervorragendes bei der Herstellung von eisenbahntechnischen Souvenieren anläßlich der bevorstehenden Jubiläen.
Alle diese Aktivitäten unserer Verbandsmitglieder zur Vorbereitung des 40. Jahrestags der Befreiung und des 40. Jahrestags der Eisenbahn in Volkes Hand werden ganz gewiß zu einem weiteren Aufschwung des gesellschaftlichen Lebens in unserem Verband führen und sind zugleich unser spezifischer Beitrag zur Vorbereitung des bedeutsamen XI. Parteitages der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands.

Norbert Kuschinski, Dresden

Als Fahrdrähte noch verpönt waren

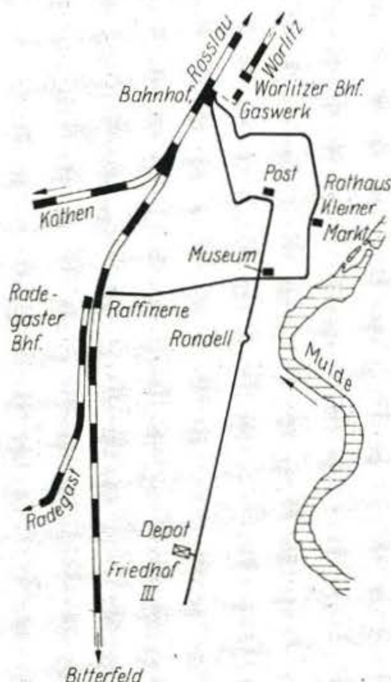
Über die Gasstraßenbahn in Dessau

Wer würde heute die Fahrleitungen unserer Straßenbahnen verpönen, ist doch die Wirtschaftlichkeit dieser Antriebsart unumstritten. Wie in vielen anderen deutschen Städten, gab es ursprünglich auch in Dessau dazu eine grundsätzlich andere Meinung. Das Fürstentum von Anhalt-Dessau befürchtete, daß Fahrleitungen ihre Residenzstadt verunzieren würden. So entschieden sich die Stadtväter zunächst für den Bau und Betrieb einer Gasstraßenbahn. Darüber soll nachstehender Beitrag berichten.
Hatte Dessau 1876 erst 20000 Einwohner, so stieg diese Zahl in den Folgejahren durch die sich entwickelnde Industrie rapide an. Damit verbunden war die dringend notwendig gewordene Verbesserung der Verkehrsbedingungen.

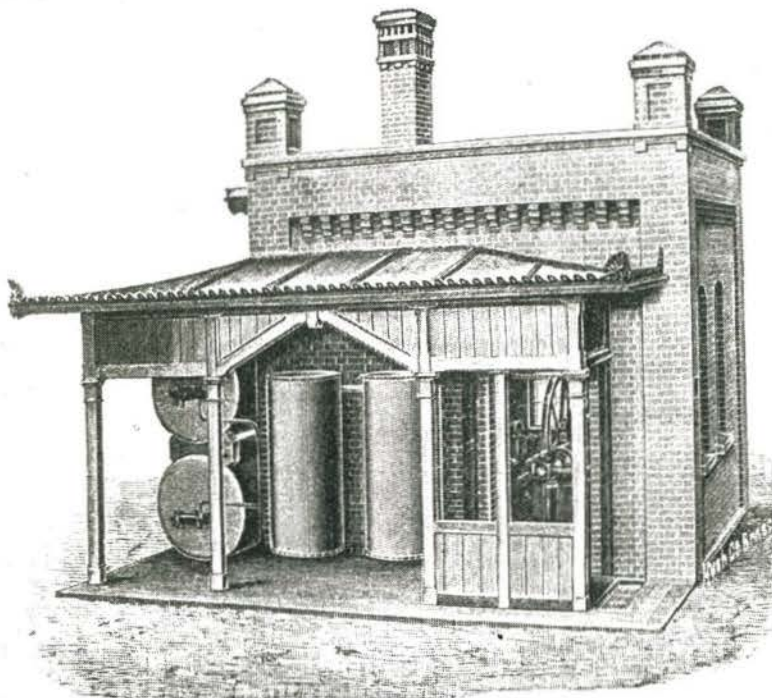
Ein Gasstraßenbahnbetrieb entsteht

In Dessau befand sich die 1855 gegründete Deutsche Continental-Gas-Gesellschaft, die ganze Gaswerkausrüstungen, zu denen auch Gaszähler, Gasherde, Gaslampen gehörten, besaß. Die Gesellschaft hatte 1892 die in Dresden stattgefundenen Versuche mit Gasmotorwagen (s. a. „me" 7/84, S. 4 bis 6) interessiert verfolgt, sah sie doch darin ein wichtiges neues Anwendungsgebiet für Gas. Daher bildete das Unternehmen am 5. Januar 1893 mit der Berlin-Anhaltischen Maschinenbau-Gesellschaft (BAMAG) ein Konsortium, das um die Konzession für Bau und Betrieb einer Straßenbahn in Dessau nachsuchte. In einer Wirtschaftlichkeitsberechnung wies man nach, daß der Gasbetrieb günstiger als die zum Vergleich herangezogenen Antriebsarten mit Pferden, Druckluft und elektrischen Akkumulatoren sei. Der elektrische Oberleitungsbetrieb schied, wie bereits erwähnt, zunächst aus.
Nachdem die Stadt Dessau den Gasbetrieb genehmigt hatte, konstituierte sich am 2. März 1894 die Dessauer Straßenbahn-Gesellschaft. Die BAMAG zog sich jedoch zurück, weil die ursprünglich geplanten Güteranschlußgleise zu ihren Fabrikgebäuden vorläufig nicht gebaut werden konnten und die Motoren für die Straßenbahn aus patentrechtlichen Gründen von der Deutzer Gasmotorenfabrik und nicht von der BAMAG bezogen werden sollten.

1



2



Bau und Eröffnung

Mit den Bauarbeiten dieser in Regelspur entstandenen Bahn wurde Ende April 1894 begonnen.
Am 17. Oktober 1894 traf nach viertägigem Eisenbahntransport der erste Motorwagen aus Köln in Dessau ein, der die Strecke vom Bahnhof zum Depot mit eigener Kraft zurücklegen konnte, da die Gasbehälter in Köln gefüllt worden waren.

Die feierliche Eröffnung der Straßenbahn fand am 14. November 1894 mit einer Sonderfahrt für geladene Gäste vom Depot zum Bahnhofshotel statt.
Der reguläre Betrieb auf der 2,5 km langen Strecke vom Hauptpostamt zum Friedhof III (Abb. 1) wurde am 15. November 1894 aufgenommen. Diese Linie verlängerte man 1895 noch von der Post bis zum Bahnhof um 8,8 km.
Die Eröffnung der zweiten Linie, die vom Bahnhof über den Markt bis zum Leopolddankstift (Museum) führte, fand am 6. Dezember 1894 statt. Sie war 1,9 km lang und wurde 1895 um 1 km vom Leopolddankstift bis zur Raffinierie verlängert. Pläne für eine spätere weitere Verlängerung dieser Linie in westliche Richtung scheiterten an einer dann notwendig gewesenen niveaugleichen Kreuzung mit der Eisenbahn.
Die beiden 1895 vorgenommenen Verlängerungen waren bereits zweigleisig. Alle anderen eingleisig ausgeführten Strecken verfügten über mehrere Ausweichstellen. Erst im Laufe der Zeit wurden schrittweise auch diese Abschnitte zweigleisig ausgebaut.

Für die Betankung der Motorwagen mit Stadtgas existierten zwei Komprimierstationen: Die Station am Bahnhof befand sich auf dem Gelände des Gaswerks und war durch eine ca. 250 m lange unterirdische Leitung mit der Zapfstelle am Straßenbahngleis verbunden. Die zweite Station befand sich an der Wagenhalle im Betriebshof und diente gleichzeitig zum Antrieb der Maschinen in der Werkstatt. Die Kapazität der beiden Stationen wurde nicht voll genutzt. Anfangs waren sie nur dreimal täglich für je eine Stunde in Betrieb, um das Gas in den Vorratsbehältern zu ergän-

zen. Bei Ausfall einer der beiden Stationen wurden an der Kreuzungsstelle der beiden Straßenbahnlinien – sie befand sich am Leopolddankstift – die Anschlußstutzen zweier Motorwagen durch einen Schlauch miteinander verbunden. Das Gas verteilte sich dann so, daß jeder Wagen noch je 5 km/h fahren konnte.

1 Netzskizze der Gas-Straßenbahn Dessau

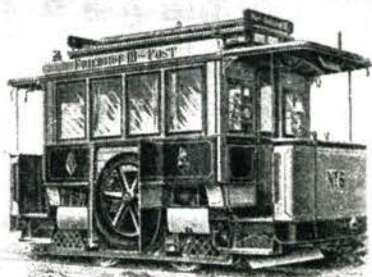
2 Gas-Straßenbahn Dessau: Ansicht einer Gas-Kraftstation.
Im Innern des Gebäudes trieb ein Gasmotor eine Pumpe an, mit der Stadtgas aus der Versorgungsleitung entnommen wurde. Das verdichtete Gas wurde in den an der Außenseite des Gebäudes angebrachten Vorratsbehältern gespeichert. Aus diesen gelangte es dann durch eine unterirdische Leitung zum Anschlußventil am Straßenbahngleis.

3 Ansicht des Gasmotorwagens No. 6 von der Motorseite, mit geöffneten Wartungsklappen. Zwischen Trittbrett und Achse sind die Anschlußstutzen zu erkennen.

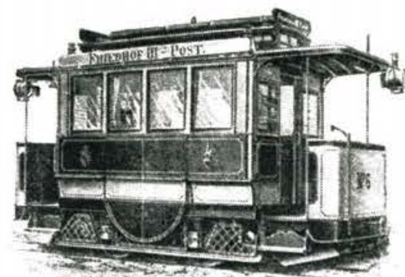
4 wie Abb. 3, aber mit geschlossenen Wartungsklappen.

5 Gasmotorwagen No. 8 auf der Fahrt zum Bahnhof am Hauptpostamt.

3



4



Fahrzeugpark

Der prinzipielle Aufbau der Gastmotorwagen entsprach dem der bereits in Dresden verwendeten Wagen. Eine der Detailveränderungen betraf die Anschlußstutzen, die nun außerhalb des Wagenkastens angeordnet waren (Abb. 4).
Wurde ein Anschluß undicht, entwich das Gas ins Freie, ohne ein explosives Gas-Luft-Gemisch zu bilden.
Sämtliche Motoren lieferte die Deutzer Gasmotorenfabrik. Die ersten neun Wagen hatten einen 7-PS-Motor sowie 12 Sitz- und 14 Stehplätze. Im März 1895 wurde der erste der vier Wagen des „großen Typs" geliefert, der mit einem 10-PS-Motor und je 14 Sitz- und 14 Stehplätze ausgerüstet war.
Die stärkere Leistung war für die Verwendung der zwei offenen und der zwei geschlossenen Beiwagen erforderlich. Außerdem standen ein Schneepflug und ein „Bahnmeisterwagen" zum Schienereinigen bzw. Salzstreuen zur Verfügung, die von einem Motorwagen geschoben werden konnten.
Der ursprünglich geplante umfangreiche Güterverkehr mit einer Vielzahl von Anschlußgleisen ließ sich nicht verwirklichen. Lediglich das Tuchversandhaus F. A. Seiler in der Franzstraße beschaffte sich einen eigenen Anhängewagen, mit dem täglich 8 bis 10 Pakettransporte vom Gleisanschluß der Firma zur Post erfolgten. Dieser Wagen wurde von den planmäßigen Motorwagen mitgenommen. Ende 1896 erteilte auch die Brauerei Gebrüder Schade einen Auftrag zur Herstellung eines Gleisanschlusses und zum Bau eines Biertransportwagens.
Während die ersten 13 Gasmotorwagen

5



komplett von der Firma van der Zypen & Charlier in Köln geliefert worden waren, bezog man ab Sommer 1895 nur noch Fahrgestelle, Motoren und andere Teile aus Köln. Die Komplettierung erfolgte in den Werkstätten der am 4. März 1895 gegründeten Deutschen Gasbahn-Gesellschaft in Dessau. Auf diese Weise erhielt die Dessauer Straßenbahn fünf weitere Gasmotorwagen, die – bevor sie endgültig übernommen wurden – teilweise noch Eigentum der Deutschen Gasbahn-Gesellschaft waren (z. B. Gasmotorwagen Nr. 19).
Da die Dessauer Straßenbahn-Gesellschaft und die Deutsche Gasbahn-Gesellschaft Tochtergesellschaften der Deutschen Continental-Gas-Gesellschaft waren, sind die Eigentumsverhältnisse heute nicht mehr in jedem Fall genau zu klären. Es ist anzunehmen, daß noch weitere Gasmotorwagen, die für andere Städte bestimmt waren, zumindest probeweise auch in Dessau eingesetzt wurden. Später gab es Probefahrten mit Gaslokomotiven auf den Gleisen der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn. Von zahlreichen Projekten der Deutschen Gasbahn-Gesellschaft wurde nur noch eine verwirklicht; die Gas-Straßenbahn in Hirschberg (heute Jelenia Góra, VRP).

Der Gasbahnbetrieb

Die bereits bei den in Dresden eingesetzten Gasmotorwagen festgestellten Mängel, wie das Rütteln der Wagen beim Stillstand und Anfahren, der Öl- und Gasgeruch, die Verunreinigung der Straße durch tropfendes Öl und Schmierfett, traten auch in Dessau auf. Die Reparaturkosten stiegen ständig. Ein wesentlicher Nachteil war die begrenzte Reichweite einer Gasfüllung. Dies zu verändern hätte einen höheren Druck in den Vorratsbehältern oder deren Vergrößerung erfordert. Letzteres war unter den sehr begrenzten Raumverhältnissen der Motorwagen wiederum nicht möglich. Um all diesen Nachteilen zu entgehen, entschloß man sich, bei der Dessauer Straßenbahn-Gesellschaft Gaslokomotiven einzuführen. Erste Probefahrten wurden am 27. September 1896 mit einer 15-PS-Gaslok aus Köln-Deutz unternommen.
Die Herstellung der ersten eigenen Gaslokomotive in Dessau begann Ende September 1896 durch Umbau des ehemaligen Gasmotorwagens Nr. 126 der Deutschen Straßenbahn-Gesellschaft Dresden.
Nachdem die ersten Ergebnisse positiv ausgefallen waren, begann im Mai 1897 in den Werkstätten der Deutschen Gasbahn-Gesellschaft der Umbau alter Motorwagen im größeren Umfang. Die Untergestelle und teilweise auch die Motoren fanden für die neuen Lokomotiven Verwendung, während die Wagenkästen auf neue Fahrgestelle gesetzt und somit als Beiwagen genutzt werden konnten. Auf diese Weise wurden die Gasmotorwagen Nr. 12, 15, 16, 17, 18 und 20 sowie ein fabrikneuer Motorwagen (noch ohne Nummer) umgebaut. Der geplante Umbau sämtlicher in Dessau vorhanden gewesenen Gasmotorwagen war allerdings nicht mehr möglich. Um den Bedarf an Beiwagen zu decken – jede Lokomotive zog ein bis zwei Wagen –, baute die Deutsche Gasbahn-Gesellschaft 1898 noch zwei Sommer-Beiwagen (Nr. 23 und 24).
Die Vorteile der Gaslokomotiven lagen in der größeren Anzahl der Gasbehälter und damit in der höheren Reichweite, in der einfacheren und robusteren Kon-

struktion von Motoren und Getriebe sowie den niedrigeren Instandhaltungskosten. Da sich die Fahrgäste in den Beiwagen aufhielten, wurden sie nun durch Lärm, Geruch und Vibrationen bedeutend weniger belästigt. So entschloß man sich zum verstärkten Bau von Gaslokomotiven und zur weiteren Verbesserung ihrer Konstruktion. Dies geschah auch im Hinblick auf den möglichen Einsatz bei Eisenbahnen, insbesondere auf Nebenstrecken, im Rangierdienst und bei Werkbahnen.
Auf die Dauer bewährten sich aber auch die Gaslokomotiven bei der Dessauer Straßenbahn nicht. Die fahrdynamischen Eigenschaften erwiesen sich für den immer stärker werdenden Stadtverkehr als ungeeignet, denn ein schnelles Anfahren oder Anhalten war unmöglich.

Einsicht in die Notwendigkeit

Als die Gas-Straßenbahn immer mehr ein Verlustgeschäft wurde, beschloß die Generalversammlung vom 30. April 1898 eine Erhöhung des Aktienkapitals von 500 000 auf 850 000 Mark, um durch diese Mittel eine Belebung des Verkehrs und damit eine Erhöhung der Einnahmen zu erzielen. Geplant war die Einrichtung einer dritten Straßenbahnlinie, die vom Friedhof III zur Friedrichskaserne führen sollte. Die Realisierung scheiterte an der ausbleibenden Kapitalbeteiligung der British Gas Traction Company, die sich zur Zahlung von 175 000 Mark verpflichtet hatte. Auch in Großbritannien war der Gasbahnbetrieb in wirtschaftliche Schwierigkeiten geraten.
Nachdem bereits 1897 erste Diskussionen über die Umwandlung der unrentablen Gas-Straßenbahn in eine elektrische Straßenbahn geführt worden waren, fiel am 31. Januar 1900 auf der Generalversammlung der Dessauer Straßenbahn-Gesellschaft die endgültige Entscheidung zugunsten des elektrischen Antriebs. Ausschlaggebend waren die geplanten Erweiterungen des Straßenbahnnetzes bis nach Roßlau, die den Bau weiterer Komprimierstationen erfordert hätten.
So begann die Elektrifizierung und die Einrichtung eines eigenen Elektrizitätswerks am Betriebshof.
Im Unterschied zur Straßenbahn in Hirschberg, wo die Elektrifizierung mit einer Umstellung auf Meterspur verbunden worden war, behielt man in Dessau die Regelspur bei. Der Straßenbahnbetrieb mußte somit nicht unterbrochen werden.
Am 9. März 1901 fanden die ersten Probefahrten mit den elektrischen Triebwagen statt, und am 22. März 1901 erfolgte die polizeiliche Abnahme.
Ab 25. März 1901 wurde mit den elektrischen Triebwagen ein Probebetrieb nach Fahrplan gefahren, jedoch ohne Fahrgäste. Da hierfür das gesamte Personal benötigt wurde, stellte man den Betrieb der Gas-Straßenbahn bereits am 24. März 1901 ein. Einen Tag lang mußten die Dessauer auf die Benutzung ihrer Straßenbahn verzichten, der reguläre Verkehr wurde am 26. März 1901 eröffnet.
Die Beiwagen der Gasbahn wurden bei der elektrischen Straßenbahn weiter verwendet. Die Gaslokomotiven bot man ebenso wie die Gaskomprimierstationen zum Verkauf an, jedoch ist nicht bekannt, ob sich jemals ein Interessent gefunden hatte. Später wurden einige Gasmotore für stationären Betrieb umgebaut.

Werkstätten wurden Waggonfabrik

Die Werkstätten der Deutschen Gasbahn-Gesellschaft waren ohnehin von ihrem ursprünglich vorgesehenen Produktionsprofil abgewichen. Bereits im September 1896 übernahmen sie einen Auftrag über 20 Straßenbahn-Akkumulatorwagen für Siemens & Halske in Berlin. Die offizielle Umwandlung der Deutschen Gasbahn-Gesellschaft in die „Dessauer Waggonfabrik Gesellschaft mit beschränkter Haftung" wurde am 27. April 1901 beschlossen. Die Erfahrungen aus Bau und Betrieb der Gasfahrzeuge kamen dem Waggonbau Dessau dabei zugute, insbesondere bei der Konstruktion von Verbrennungsmotoren, Getrieben, Kupplungen und anderen Teilen von Eisenbahntriebwagen und Kraftfahrzeugen.
Rückblickend schrieb 20 Jahre später der Generaldirektor der Deutschen Continental-Gas-Gesellschaft Wilhelm von Oechelhäuser in bezug auf die Dessauer Straßenbahn-Gesellschaft und die Deutsche Gasbahn-Gesellschaft: „Die Voraussetzungen, welche bei Begründung dieses Unternehmens bestanden, waren, daß es nach den damals überall in der Presse und in den Stadtvertretungen herrschenden Ansichten den elektrischen Straßenbahnen nicht gestattet sein würde, innerhalb der Städte elektrische Oberleitungen[1] anzuwenden ... Als indes die deutschen Städte immer mehr und mehr dazu übergingen, die elektrischen Oberleitungen[1] zu gestatten, stellte sich die technische und wirtschaftliche Überlegenheit der elektrischen Straßenbahnen mit Oberleitung[1] so entschieden heraus, daß wir von der Durchführung der beiden Unternehmungen in der bisherigen Weise absehen mußten."

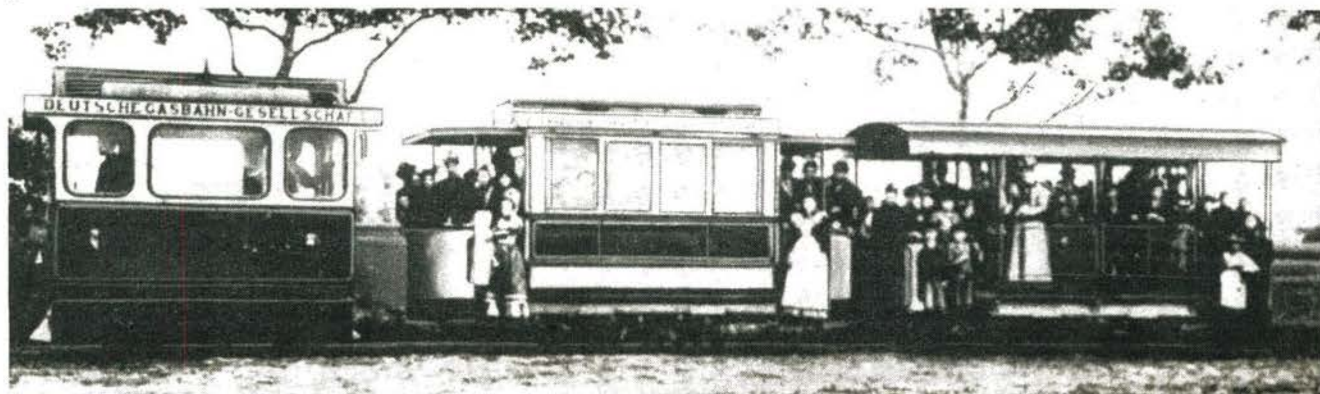
[1] damalige Bezeichnung, heute Fahrdraht

Quellenangaben
(1) –: Der Gasbetrieb (System Lührig) für Straßenbahnen, Deutsche Gasbahn-Gesellschaft m. b. H., Dessau, 1895.
(2) W. v. Oechelhäuser: Über die Gasbahn in Dessau, Sonderdruck aus Schilling's Journal für Gasbeleuchtung und Wasserversorgung, Dr. H. Bunte, München, 1895.
(3) –: Die Dessauer Gasmotor-Straßenbahn, Mitteilungen des Vereins für die Förderung des Local- und Straßenbahnwesens, Wien 3 (1895) 3, S. 268–271.
(4) R. Schöttler: Die Dessauer Gasbahn; Zeitschrift des Vereines Deutscher Ingenieure, Berlin 39 (1895) 34, S. 1009–1012.
(5) –: Über den Straßenbahnbetrieb mittels Gasmotoren; Zeitschrift für Kleinbahnen, Berlin 3 (1896) 3, S. 195–201.
(6) F. Bömches: Der motorische Betrieb auf Straßenbahnen, Zeitschrift für Transportwesen und Straßenbau, Berlin 13 (1896) 30, S. 521–524.
(7) H. Nachtsheim: Über Gaslocomotiven; Zeitschrift für Transportwesen und Straßenbau, Berlin 16 (1899) 17, S. 271–273.
(8) –: Die Dessauer Straßenbahn, Unser Anhaltland, Dessau 1 (1901) 14, S. 161–164.
(9) W. v. Oechelhäuser: Aus deutscher Technik und Natur München, 1920.
(10) W. Herz: Dessauer Gasbahn-Erinnerungen und Dessau heute, Straßenbahn-Magazin, Stuttgart, Nr. 22, S. 279–292.
(11) Staatsarchiv Magdeburg: Akten „Dessauer Waggonfabrik AG" Nr. 1, 9, 10, 46, 47, 48, 49, 153.
(12) Kurzmeldungen: Anhaltischer Staats-Anzeiger, Dessau; Deutsche Straßen- und Kleinbahn-Zeitung, Berlin; Zeitschrift für Transportwesen und Straßenbau, Berlin

6 Gaslokomotive mit einem der aus Gasmotorwagen umgebauten geschlossenen Beiwagen und einem offenen Beiwagen.

Fotos und Zeichnung: Sammlung Verfasser

6



Rudi Herrmann (DMV), Berlin

Erinnerungen ans „Trusehöhle"

Fortsetzung aus „me" 1/85, S. 8/9

Die Kohlenprämie

Eines Tages kam morgens Oberlokführer Theodor Thorwart in mein Dienstzimmer und meldete, daß nicht gefahren werden könne, der Heizer sei krank. Ehe Ersatz rangeschafft war, würden die Anschlußzüge in Wernshausen längst abgedampft sein. Und das im Berufsverkehr, der ja schon damals sehr ernst genommen wurde. „Trauen Sie denn mir zu, daß ich die paar Schippen Kohle in die Feuerbuchse bringe und die wichtigsten Dinge mache, wenn Sie mir sagen, was zu tun ist?" – „Ja, ja", sagte unser Oberlokführer mit fragendem Blick. Damit war eigentlich mehr der Platz auf der linken Seite gemeint. Als Vorstand als Heizer fahren – ja geht denn das? Ich nahm meine Arbeitsjacke vom Haken, und es ging. Natürlich wurde diese Besonderheit vor allem bei der Fahrt durch die Dörfer bemerkt. Nirgends stieß ich auf Anzeichen, daß mir das geschadet hätte. Im Gegenteil. Nach Wochen händigte mir Theodor schmunzelnd 0,50 Mark Kohlenprämie aus.

Den Platz auf der linken Lokseite mied Lokführer Albin Brenn wie der Teufel das Weihwasser. Er war Jahrzehnte als Heizer gefahren, hatte sich das Lokführerpatent im wahrsten Sinne des Wortes erarbeitet, war ein großer Praktiker, kannte die Maschinen aus dem Effeff. Wenn Albin diese und jene Schraube anfaßte, wußte er, wann das Wasser kocht. Also auf der Maschine konnte ihm keiner was vormachen. Zum Lokführer gehört aber die Prüfung. Und der Prüfungstag kam unerbittlich. Für den lieben Albin wurde das zum Herzdrücker. An guten Worten zur Beruhigung, an Ratschlägen hat es freilich nicht gefehlt. Albin meisterte die Hürde und war, wer will es ihm verdenken, auf den Lokführer mächtig stolz. Beim Prüfungsgespräch kam er an einer Stelle nicht gleich auf den richtigen Begriff. Da hat er in seiner Not dem Betriebsingenieur gesagt: „Fragen Sie nicht so dumm, ich will's Ihnen zeigen". Und er zeigte, wie es richtig funktioniert.

Die Schreiberei liebte Albin nicht so. Natürlich gehörte zur Ausstattung eines Lokführers auch ein Scheckbuch der Reichsbahn-Sparkasse. Er bat mich immer, den schriftlichen Kram zu erledigen. Damit kam ich mal in Verlegenheit. In der Eile hatte ich mein Scheckbuch mit seinem verwechselt, und prompt wurde fast eine Untersuchung wegen Kontoüberziehung und Scheckbetrug draus.

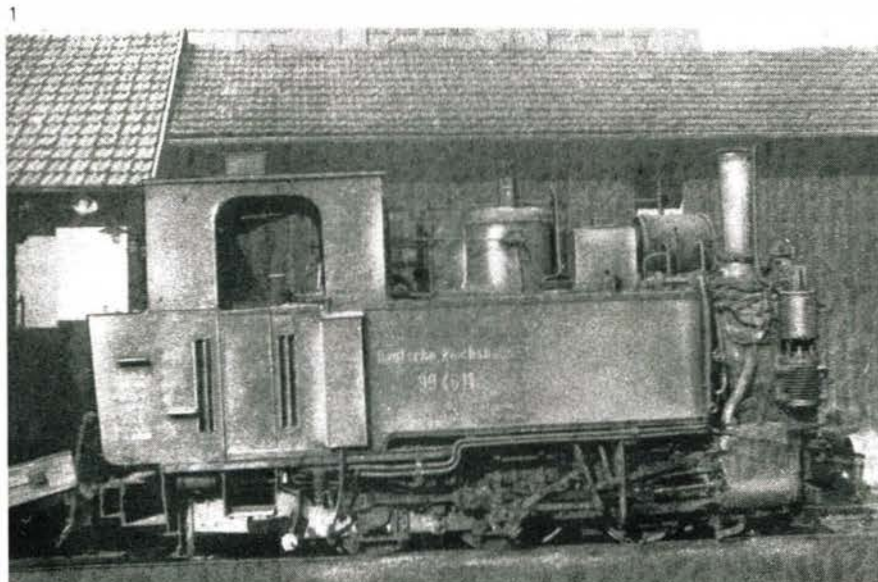
Die Kontrolleure kamen und gingen

Es war angeordnet worden, daß ab 1. Januar 1950 sämtliche Unterlagen wie bei der DR geführt werden, auch Versand-, Abgangs- und Empfangsbücher. Im Hauptbuch meines Vorgängers „trieben die einzelnen Spalten ein närrisches Spiel". Am Ende aber stimmten Soll und Haben! Um alles in Reih und Glied zu bringen, mußte ich von vorn anfangen. Nun sollten aber auch schon im ersten Monat meiner Amtszeit die Kontrollvermerke verschiedener Ressorts des Amtes die Dienstbücher und Nachweise im Betriebs- und Verkehrsdienst zieren. Kaum hatte ich mich an die Luft im Trusegrund gewöhnt, hielt unangekündigt der Dienstwagen vom Amtsvorstand Heinz Gruner. Geschäftsprüfung! Ich war ehrlich, und der Vorgesetzte sah ein, daß es dazu zu früh war. Später kam der Stellvertreter, Herr Fleischhauer, ein „Maschinen-Mensch". Der interessierte sich nicht vordergründig für den Papierkram, sondern bei einem Rundgang hatten es ihm ein paar zünftige Eichenstämme angetan, die auf der Ladestraße lagen. Sie waren weder als überzähliges Gut vermerkt, noch gab eine Rechnung über ihr Schicksal Auskunft. Keiner wußte woher sie kamen und was mit ihnen werden sollte. Sie lagen schon lange. Der Entschluß des stellvertretenden Amtsvorstands muß schon auf der Ladestraße gefaßt worden sein. Wenige Tage später „verabschiedeten" sich die Eichenstämme und verwandelten sich in Unterlegklötzer für die Technik der Hilfszüge. Vom Bahnmeister, der sich später als „Eigentümer" der Eichen ausgab, habe ich viel Schelte bekommen.

Mit unerbittlicher Hartnäckigkeit zogen die Verkehrskontrolleure ihre Kreise. Ihr Braunstift war (damals die festgelegte Farbe für Kontrollvermerke der Verkehrskontrolleure) gefürchtet, viele Beispiele wurden erzählt. Mir selbst hatten sich seine Spuren im Hauptbuch meines Ausbildungsbahnhofs tief ins Gedächtnis gegraben. Nachdem der Vktr (Verkehrskontrolleur) wieder abgefahren war, sah jedenfalls der sonst so allgewaltige Bahnhofsvorsteher in Wernshausen nicht mehr durch. Jedenfalls war er so verwirrt, daß er noch die „Rote Mütze" auf hatte, als er ins Dorf zum Friseur ging. Wir Stifte haben natürlich heimlich gefeixt.

Jedenfalls wollten Vktr 1 und Vktr 2 helfen, den Reichsbahn-Tarif auf dem Trusebähnchen gründlich einzuführen.

1

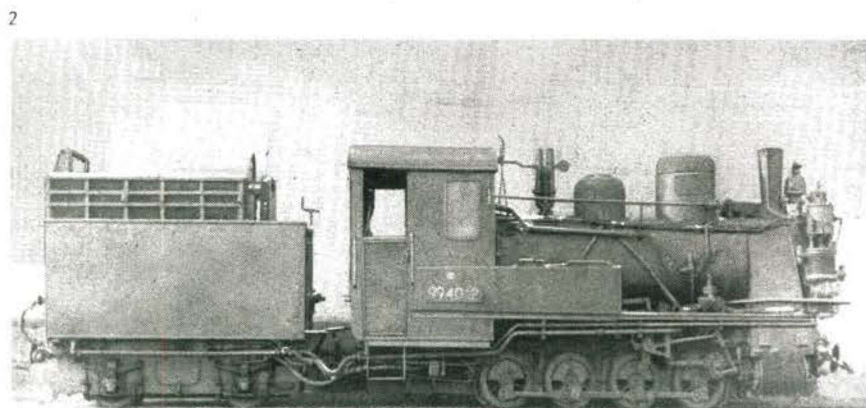


1 Zu den ältesteten Dampfloks der DR gehörte die 99 4611. Im Volksmund als „Hirsch" bezeichnet, wurde sie bereits 1891 von A. Jung in Jungenthal für die Bröhltalbahn mit der Spurweite von 785 mm gebaut. 1936 erhielt sie in Dresden einen neuen Kessel, wurde auf 750-mm-Spur umgebaut und von der Trusebahn AG anstelle einer vorgesehenen Eh2t-Lok mit Luttermöller-Endachsen gekauft. Besonderes Kennzeichen dieser Lok war der Hilfssandkasten zur rechten Hand des Führers, der bei der Rückwärtsfahrt das rechte Hinterrad sandete. Das Fahrverhalten der Maschine war schlecht, sie pendelte auf der Mittelachse, schlingerte im Gleis und landete manchmal im Straßengraben. Die Aufnahme stammt von 1950.

Ihre braunen Stifte waren gespitzt und die Ärmelschoner zurecht gelegt. Ich wurde von der Güterabfertigung in Wernshausen vorgewarnt, als einer der Herren ins Zügle stieg. Ich hatte just bei einigen Firmen zu tun, um Verständnis für eine zügige Sonntags-Be- und Entladung zu finden. Natürlich war das Informationssystem der Eisenbahner den Kontrolleuren nicht entgangen. Beim nächsten Versuch wurde eine andere Variante gewählt. Von Pappenheim war Brotterode benachrichtigt worden, daß ein Vktr im Zuge sei. Aber in Brotterode kam keiner an. Der Vorsteher rief mich an und sagte, „der kann nur in Auwallenburg ausgestiegen sein und ist auf dem Wege zu dir". So war's.

Eine andere Episode: Wir hatten wahrlich schon alle Hände voll zu tun, da standen obendrein Erfordernisse der wirtschaftlichen Rechnungsführung ins Haus. Der damalige Wirtschaftsdirektor bei der Generaldirektion der DR hatte für den Betriebs- und Verkehrsdienst die Mutterbahnhöfe als bilanzierende und abrechnende Einheit „erfunden". Unsere zuständige „Mutter" war der Bahnhof Schmalkalden. Der frischgebackene Vorsteher Karl-Heinz Dittfort (†), zuletzt Vizepräsident der Rbd Dresden, ging mit dem ihm eigenen Elan daran, seine „Kinder" an die Brust zu nehmen. Ich erinnere mich noch gut an folgenden Dialog: „Bis dann und dann benötige ich ihr Bahnhofsbuch!" „Ja" sagte ich, überlegte noch und antwortete schließlich, „das brauchen wir selbst, wir haben bloß ein Exemplar. Das Bahnhofsbuch ist ja so etwas wie eine Bibel für den Bahnhof, ich lege großen Wert darauf, daß gerade momentan richtig damit gearbeitet wird, nicht jeder kann das abfordern, und die Durchschrift hat ja das Amt". Es gab noch ein kleines Wortgefecht, aber nach Schmalkalden wurde nichts geschickt, konnten wir auch nicht, denn wir hatten noch gar keins. Aber wer wollte das schon zugeben?

2



2 Lok 99 4052 am 4. Januar 1958 in Wernshausen. Diese Maschine wurde 1934 in der sowjetischen Maschinenfabrik Kriskingo gebaut, gelangte während des zweiten Weltkriegs auf das heutige Gebiet der DDR und war auf verschiedenen Strecken im Dienst. Das Foto entstand kurz vor Abgabe der Maschine an die Schmalspurbahn Nauen – Senzke – Kriele bei Berlin.

Fotos: G. Malsch (1), Archiv (2)

Die Knallkapseln

Beim Sichten und Aufräumen fand ich einige Knallkapseln. Die mußten natürlich mal geprüft werden. Albin hatte mit seiner Lok Wagen im Anschluß Mommel bereitgestellt und kam leer zurück. Das paßt, drei Kapseln ausgelegt, dann kam Albin friedlich angefahren. Drei – für unsere Begriffe – mächtige Schläge, Albin flüchtete von der Lok. Das hat er mir lange übel genommen.

Unser erstes Gespräch

Wir hatten schon so einiges hinter uns gebracht. Die Arbeit am Fahrkartenschalter machte Spaß, keine gebrochene Abfertigung mehr für Wagenladungen und Stückgüter, die Wagenumlaufzeit wurde groß geschrieben (z. B. wurden in hervorragender Zusammenarbeit mit der Firma Luck in einer halben Stunde 15 t gesackter Schwerspat verladen), die Abfuhr des Manganerzes klappte, Möbel gingen zum Termin auf Reisen, Feuerwehrschläuche der Mechanischen Weberei lagen nicht lange auf dem Güterboden, sowie Gruben- und Schleifholz wurden rechtzeitig verladen. Die Schlittschuhfabrik hatte keine transportbedingten Ausfälle. Die Erfahrungen, die ich in der Wagensammel- bzw. Wagenunterverteilungsstelle Wernshausen gemacht hatte, zahlten sich aus. Kurz: Es lief. Man beobachtete das Geschehen am Bahnhof nicht mehr so sehr aus Neugierde, man genoß es mehr. Der Friede, daß die ehemalige Privatbahn nun zur Deutschen Reichsbahn gehörte, war geschlossen. Oft zeigte sich auch Herr Fuchs, eine respekteinflößende Erscheinung, Hut, Gehstock, mit dem gestikuliert wurde, gehörten dazu. Es war der ehemalige Betriebsleiter der Trusebahn bis zu seinem verdienten Ruhestand. Immer hatte ich aufmerksam und freundlich gegrüßt, aber zu einem Gespräch war es bisher nicht gekommen. Dann war es soweit „Herr Vorstand, wie macht sich denn mein Sohn", wandte sich der über 70jährige Betriebsleiter i. R. eines Tages an den 20jährigen Vorsteher. Junior Fuchs, ein hochqualifizierter Werkzeugschlosser, über 40 Jahre alt, war Heizer auf der Trusebahn. Der Vater hatte nicht eher Ruhe gegeben, bis der Sohn seine Werkbank mit der Kohlenschippe vertauschte. Ich konnte nur Gutes sagen. Der Betriebsleiter zwirbelte zufrieden an seinem Bart, lud mich zu einem Abendessen ein und erkundigte sich beiläufig nach einem Bismarck-Bild, das mal in seinem Dienstraum hing. Das Hausgeschlachtete schmeckte, und der selbstgemachte Wein mundete. Der Betriebsleiter i. R. hatte viel Interessantes zu erzählen, z. B. mit welchem Elan die Bahn nach 1945 von der Bevölkerung wieder aufgebaut wurde, wie für diese Aktion extra Zigarren gemacht wurden. So richtig in Fahrt bemerkte er, daß mein Glas leer war. „Merkt ihr denn nicht, daß der Herr Vorstand nichts mehr im Glas hat", herrschte er Frau und Tochter an und holte zur nächsten Begebenheit aus, erkundigte sich nach dem Enkelsohn, der einen Teil seiner Berufsausbildung auf unserem Bahnhof absolvierte. Es war ein sehr schöner Abend.

Während eines Kadergesprächs Anfang der 70er Jahre erkundigte man sich, was ich denn schon so alles bei der Bahn gemacht habe. Auf die praktischen Erfahrungen eingehend, sagte ich, daß die Zeit bei der Trusebahn eine gute Schule war, die ich nie und nimmer missen möchte. Vielleicht ist deshalb auch so manches lebendig geblieben, an das man sich gern erinnert. Seit mehr als 25 Jahren sind die vertrauten Geräusche und Gerüche im Truseground Vergangenheit. Der lästige Lärm und die „Düfte" der Zwei- und Viertakter beherrschen die Szenerie. Doch die Erinnerung an die Geschichten vom Böhle bleibt – sicher noch lange.

Ende der Beitragsfolge

SVT nach wie vor im Dienst

Im September 1981 verkehrten die beliebten Triebwagenzüge der Bauart Görlitz (BR 175) letztmalig planmäßig zwischen Karlovy Vary und Berlin bzw. Leipzig. Daß sie nun nur noch zeitweise im Streckendienst anzutreffen sind, ist leicht zu erklären. Lokbespannte Züge können nun einmal wesentlich mehr Reisende befördern als zwei Triebwageneinheiten der Bauart Görlitz. Sämtliche Fahrzeuge gehören nach wie vor noch zum Bestand der DR und stehen vorwiegend für Sonderzugleistungen, auch im internationalen Verkehr mit den skandinavischen Ländern, bereit.
1985 verkehren die beliebten Triebwagen außerdem wieder zeitweilig auf der Relation Berlin–Bautzen–Berlin. Die auf dieser Seite gezeigten Fotos sind allerdings schon Historie. Sie zeigen die Triebwagenzüge während der letzten Wochen im Einsatz als »Karola« bzw. »Karlex«.

1



2



3



4



1 Ex 66 auf dem Syratalviadukt bei Plauen am 5. September 1981.

2 Von Crimmitschau aus beginnt die steigungsreiche Strecke bis hinauf nach Bad Brambach an der Grenze zur ČSSR. Diese Aufnahme zeigt Ex 67 am 24. September 1981.

3 Bei Jocketa im Vogtland war diese interessante Windmühle täglich vom Triebwagenzug aus zu sehen. Hier der Karlex am 24. September 1981 als Ex 66.

4 Der Ex 69 am 6. September 1981 auf dem Gebiet der ČSSR. Zwischen Sokolov und Karlovy Vary wurde in den 70er Jahren die Eisenbahn neu trassiert. Dabei entstand der Tunnel.

Fotos: R. Heinrich, Steinpleis

1



2



3



1 Die beiden Diesellokomotiven der Waldeisenbahn Nagybörzsöny. Die etwas größere Schwester gibt der „Kleinen" (E 03-068) einen „Schubs", damit der Dieselmotor anspringt!

2 Offener Wagen mit Längsbänken. Er dient zur Beförderung der Waldarbeiter und steht neben dem Lokschuppen von Nagybörzsöny. Im Hintergrund der Aussichtswagen für den öffentlichen Personenverkehr.

3 Der Nachmittagszug steht abfahrbereit in Nagybörzsöny

4 Geschlossener Personenwagen mit Ofenheizung. Er dient für die Beförderung der Waldarbeiter bei schlechtem Wetter.

5 Der Zug erreicht den Endpunkt der Bahn, die Station Nagyirtás.

4



5



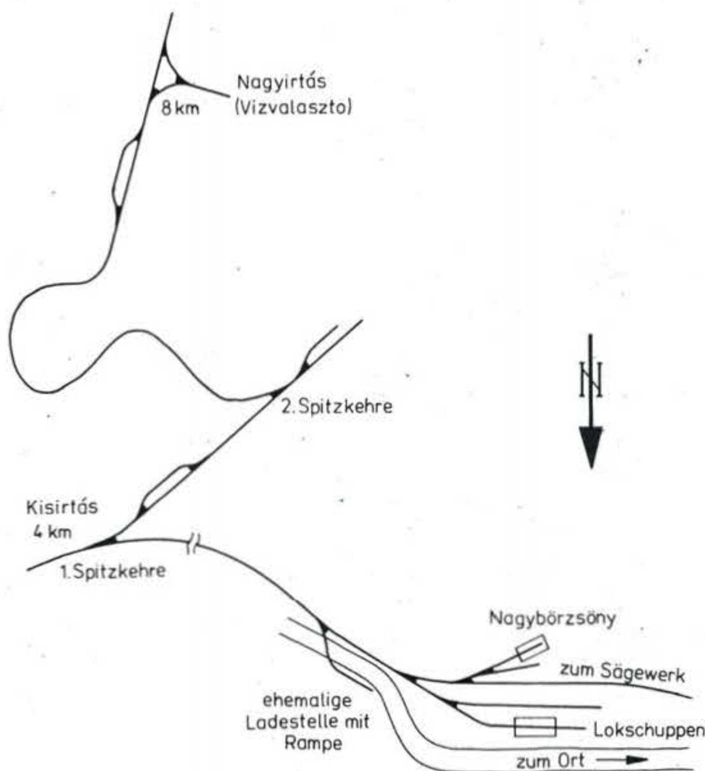
Dr.-Ing. Karlheinz Uhlemann, Dresden

Die Waldeisenbahn von Nagybörzsöny

Plant man als Eisenbahnfreund eine Urlaubsreise, dann gehören neben Autoatlas, Wanderkarten und Reiseführern unbedingt Kursbücher und Streckenpläne der Eisenbahn zu den Planungsunterlagen. Mit etwas Kompromißbereitschaft gelingt es meist, die Vorstellungen und Wünsche der übrigen Familienmitglieder mit dem Besuch interessanter Eisenbahnobjekte in Einklang zu bringen.
Auf diese Weise wurde auch eine kleine ungarische Schmalspurbahn, die Waldeisenbahn von Nagybörzsöny, aufgestöbert. Im Kursbuch der MÁV ist sie unter der Nummer 518 zu finden. Die 500er Nummer verrät, daß es sich um eine Waldbahn der ÁEV (Állami Erdei Vasut – Staatliche Waldeisenbahnen) handelt. Sie hat die bei ungarischen Schmalspurbahnen übliche Spurweite von 760 mm und liegt isoliert vom übrigen Eisenbahnnetz mitten im Börzsöny-Gebirge, etwa 80 km nördlich von Budapest. Mit Hilfe einiger Wegweiser in dem kleinen Dorf Nagybörzsöny ist die Bahn bald gefunden. Der Bahnhof befindet sich etwa 500 Meter hinter dem Ort. Noch heute dient diese Bahn werktags der Holzabfuhr aus den ausgedehnten Laubholzwäldern dieses Mittelgebirges. Der bescheidene Wagenpark läßt den Schluß zu, daß das Güteraufkommen nur gering ist.

Fahrplanmäßiger Reiseverkehr in den Wald
An den Wochenenden und Feiertagen des Sommerhalbjahres findet für die zahlreichen Touristen und Urlauber ein öffentlicher Personenverkehr statt. Zweimal täglich zieht dann die „Mini-Diesellok" mit der Nummer E 03-068 einen überdachten Aussichtswagen mit Längsbänken von Nagybörzsöny über Kisirtás zum Endpunkt Nagyirtás (so der amtliche Stationsname laut Kursbuch – auf dem kleinen Stationsschild liest man dagegen Vizvalaszto) und zurück. Auf der 8 km langen Strecke wird bei ständigem Anstieg ein Höhenunterschied von etwa 200 Metern überwunden. Der auffallend leichte Oberbau veranlaßte uns (natürlich nicht während der Fahrt) die Höhe des Schienenprofils zu messen: 70 mm! Unmittelbar vor der Station Kisirtás befindet sich eine Spitzkehre, einen knappen Kilometer weiter eine zweite. Mit dieser Gleisführung verläßt die Bahn das Tal und gewinnt auf engem Raum beträchtlich an Höhe. Auf dem Streckenabschnitt zwischen den Spitzkehren wird der Wagen geschoben. Ein Ausweichgleis knapp oberhalb von Kisirtás ist völlig überwachsen und offenbar schon lange nicht mehr in Betrieb.
Nach etwa einer Dreiviertelstunde erreicht der Zug holpernd den mitten im Wald gelegenen Endpunkt der Strecke.

6



7



6 Lage der Waldbahn von Nagybörzsöny (unmaßstäblich)

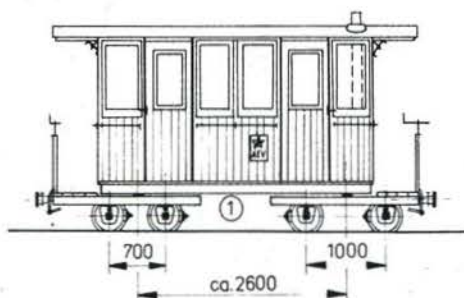
7 Dieser offene Arbeitswagen besteht aus einem Truck mit Handbremse und einem selbstgezimmerten einfachen Holzkastenaufbau.

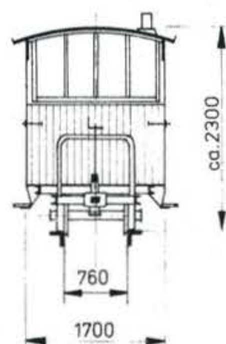
Ein Rastplatz, eine Schutzhütte, ein Toilettenhäuschen und ein mit Knüppelholz beladener Wagen – das ist weit und breit alles! Dafür kreuzen sich hier oben in 500 Meter Höhe alle wichtigen Wanderwege des Börzsöny-Gebirges.
Die Strecke ist mit einem Gleisdreieck abgeschlossen, das auf eine frühere Weiterführung der Strecke schließen läßt. Es ist jedoch ziemlich überwachsen und wird auch nicht zum Umsetzen der Lok benutzt. Hierfür steht kurz vor dem Endpunkt ein gesondertes Ausweichgleis zur Verfügung.

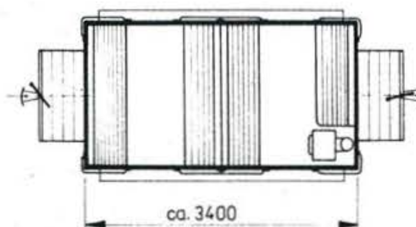
Brombeeren neben dem Gleis

Für Ortskundige reicht die Zeit bis zur Rückfahrt des Zuges gerade aus, um sich von irgendwoher Getränke zu beschaffen. Wir aber fotografieren, „unterhalten" uns mit dem Lokführer (der perfekt ungarisch spricht!) und nutzen anschließend das willkommene Angebot an Brombeeren unmittelbar neben dem Gleis.
Die Rückfahrt beginnt dann planmäßig mit 10 Minuten Verspätung. Die im Kursbuch vermerkte Fahrzeit ist so großzügig bemessen, daß man trotzdem pünktlich wieder den Ausgangspunkt Nagybörzsöny erreicht. Auch ein unplanmäßiger Halt auf freier Strecke, der einigen Wanderern die Mitfahrt ermöglichen soll, ändert daran nichts.
Zum Aussteigen hält der Zug schon kurz vor der ersten Weiche des Bahnhofs Nagybörzsöny. Und das hat seinen guten Grund: Hier kann die Lok nicht umsetzen. Das Maschinchen wird deshalb abgekuppelt und fährt auf das Lokschuppengleis. Anschließend läßt der Bremser oder Schaffner die handge-

8







① Trittbrett nicht dargestellt

ÁEV

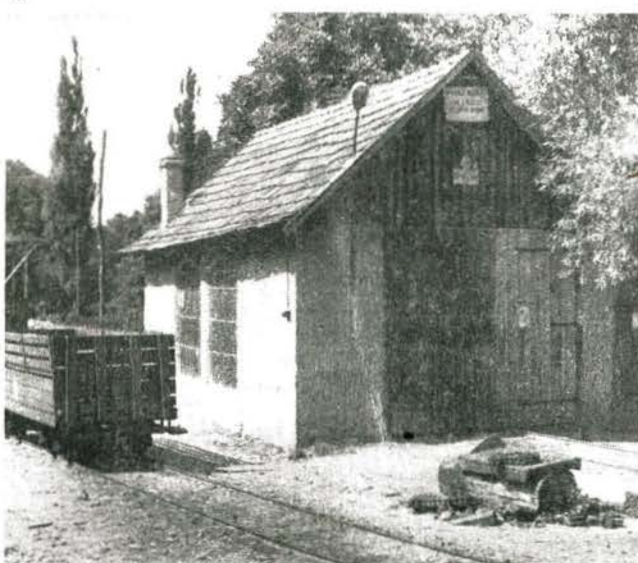
Waldeisenbahn Nagybörzsöny (UVR)

M 1:87

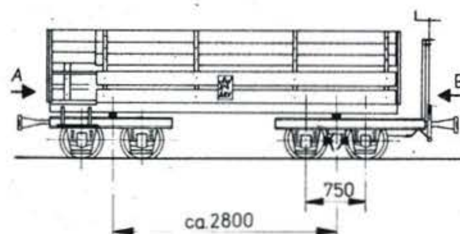
9

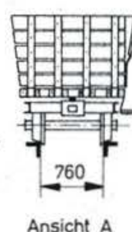


10

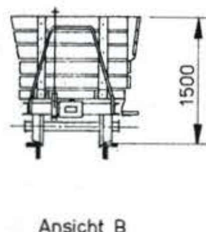


11

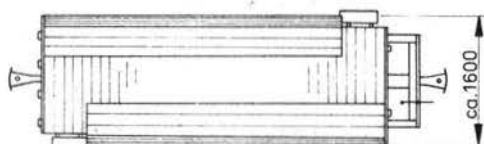




Ansicht A



Ansicht B

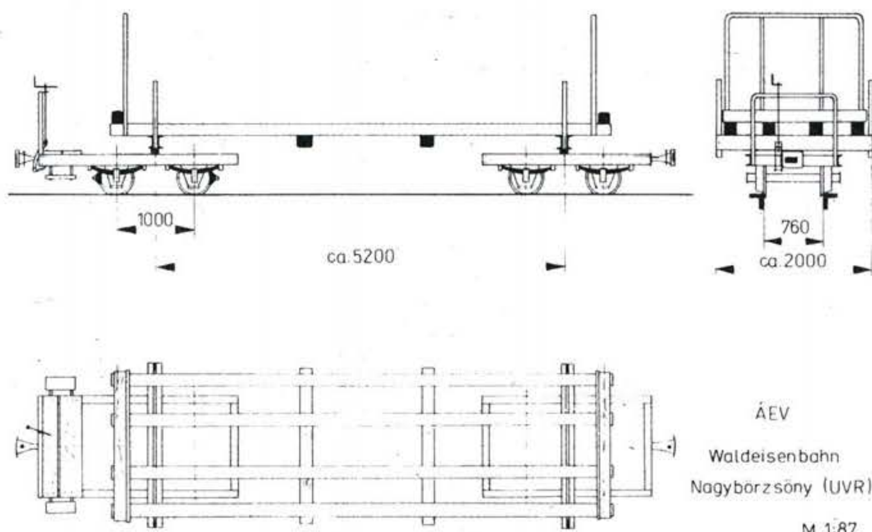


ÁEV

Waldeisenbahn Nagybörzsöny (UVR)

M. 1:87

12



8 Personenwagen zur Waldarbeiterbeförderung, ausgestattet mit Ofenheizung

9 Am Endpunkt Nagyirtás (Vizvalaszlo) steht ein Touristenzug, bestehend aus der Lok und einem Wagen, zur Rückfahrt bereit. Die kleine Diesellok ist völlig vom Schutzdach der Rastbänke verdeckt.

10 Lokschuppen mit Werkstatt in Nagybörzsöny. Im Bild links der vierachsige offene Personenwagen für die Waldarbeiterbeförderung.

11 Offener Personenwagen mit Längsbänken zur Waldarbeiterbeförderung

12 Vierachsiger Wagen für Knüppelholztransporte. Je ein Truck mit und ohne Handbremse wurden durch eine Holzbalkenkonstruktion verbunden.

Fotos und Zeichnungen: Verfasser

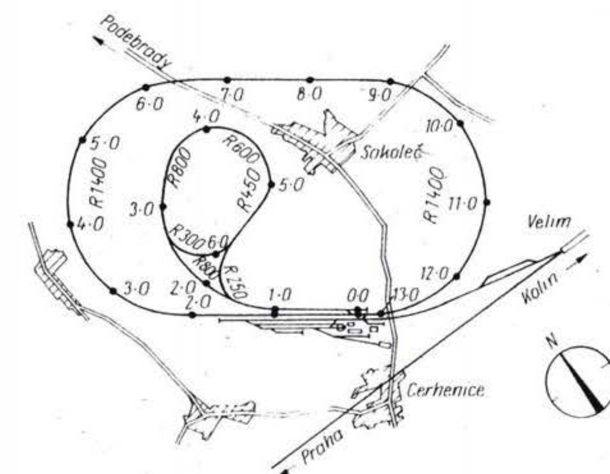
bremsten Wagen – ermöglicht durch die im Gefälle liegenden Gleisanlagen – auf das gewünschte Gleis ablaufen. Der Lokschuppen besitzt auf beiden Stirnseiten Tore, das Gleis führt durch den Schuppen hindurch.
Abb. 6 zeigt den gesamten Gleisplan der Waldeisenbahn schematisch. Die Prellböcke wurden nicht etwa vergessen – es gibt sie nicht! Könnte der Plan nicht als Vorbild für das Modell einer Schmalspuranlage mit Waldbahnmotiv dienen? Die geringe Ausdehnung des Gleisnetzes läßt eine relativ realistische Nachbildung im Modell zu. Die Fotos und die Maßzeichnungen einiger Wagen sollen dazu weitere Anregungen vermitteln. Als Zuglok ist jede kleine Dampf- und Diesellok geeignet, einschließlich Eigen- und Umbauten, denn auch beim Vorbild ist bei Waldeisenbahnen alles erlaubt. Der Wagenpark ist gar nicht so eintönig, wie man zunächst vermuten könnte. Natürlich besteht er in erster Linie aus kleinen Drehschemelwagen mit oder ohne Handspindelbremsen. Es gibt aber auch interessante Fahrzeuge zur Waldarbeiterbeförderung und für den öffentlichen Personenverkehr sowie einige Arbeitswagen. Die Aufbauten dieser Wagen sind oft in eigener Bahnwerkstatt entstanden.

Ein Besuch lohnt sich

Vielleicht aber regt dieser Beitrag einige Leser an, ebenfalls die Waldeisenbahn von Nagybörzsöny zu besuchen. Leider sind bisher keine weiteren Angaben über die Geschichte und genauere technische Daten bekannt. Mit einer baldigen Betriebseinstellung ist wohl nicht zu rechnen. Einige Fahrzeuge wurden erst 1983 erneuert, und hinter dem Lokschuppen warten zwei stärkere zweiachsige Dieselloks auf ihren Einsatz. Es handelt sich dabei um den von zahlreichen Wald- und Wirtschaftsbahnen Ungarns her bekannten Typ.
Die baulichen Anlagen des Bahnhofs Nagybörzsöny umfassen außer dem erwähnten Lokschuppen noch einen kleinen Wagenschuppen sowie ein hölzernes Toilettenhäuschen. Ein Rastplatz am Wald lädt zum Verweilen ein.

Teststrecke in der ČSSR

Die Probestrecke – auch als Versuchsring bezeichnet – wurde am 5. Juni 1963 in der Nähe des Dorfes Cerhenice eröffnet. Der Gleisanschluß befindet sich im Bahnhof Velim der Hauptstrecke Praha-Kolin (siehe Abb.). Die Länge aller Gleisanlagen des Versuchsrings beträgt 13,2766 km. Im Jahre 1965 wurden sie elektrifiziert. Für Probefahrten stehen Spannungen von 1500 V bis 3000 V (Gleichstrom) und 25 000 V/50 Hz zur Verfügung. Auf dieser Teststrecke werden Wagen, Fahrgestelle, hin und wieder auch die Metrowagen und natürlich auch neue Lokomotiven geprüft. Folgende Rekordgeschwindigkeiten wurden in den zurückliegenden 20 Jahren erreicht: 1964 mit der ČSD-Dampflok 498.106 164 km/h, 1965 mit der DR-Dampflok 18 201 174 km/h, mit der Škoda-Lok E 469.3030 219 km/h und mit der Diesellok T 499.0002 178 km/h.
In letzter Zeit fanden Testfahrten mit Zweisystem-Loks von Škoda (BR ES 499.1) statt. Zu den Probelokomotiven gehörten auch die S 669.0, T 499.0001 und T 499.0002 sowie die E 469.3030. Früher wurde als Bremslok die Dampflok 556.0329, die als einzige mit Riggenbach-Gegendruckbremsen ausgestattet war, eingesetzt. 1983 feierte man nun das 20jährige Bestehen der Teststrecke. So gab es anläßlich dieses Jubiläums als besondere Attraktion Sonderfahrten für die Öffentlichkeit. Sie erfreuten sich so großen Zuspruchs, daß weitere im Oktober und November 1984 stattfanden.
Fou.



Rollendes Restaurant

In Melbourne (Australien) wurde ein Straßenbahnwagen zu einem rollenden Restaurant hergerichtet. Dieser Wagen verkehrt fünfmal täglich zu Rundfahrten über das Straßenbahnnetz.
CS.

Dipl.-Ing. Ök. Uwe Erler, Dresden

Die Eisenbahntechnische Tagung 1924

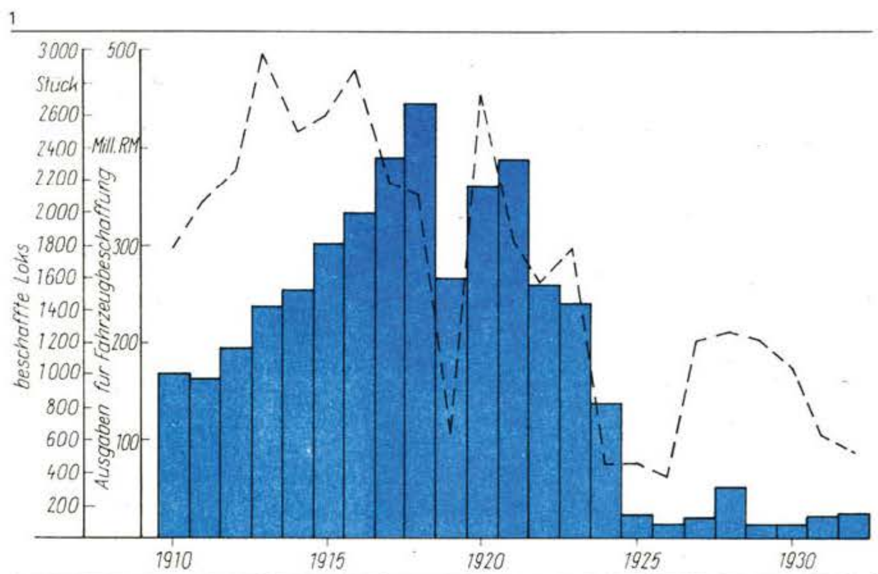
1. Teil

Bereits vor längerer Zeit baten uns mehrere Leser, einen Beitrag über die im Jahre 1924 stattgefundene Eisenbahntechnische Tagung zu veröffentlichen, da darüber wenig bekannt sei.
Mehr dagegen ist die mit dieser Veranstaltung eröffnete eisenbahntechnische Ausstellung auf dem Bahnhof Seddin, die vom 21. September bis 19. Oktober 1924 nahezu 400 000 Besucher anzog, in den Blickpunkt der Öffentlichkeit geraten. Darüber soll in diesem Beitrag allerdings am Rande die Rede sein. Uns geht es darum, über die politische, ökonomische und technische Bedeutung der Tagung selbst zu berichten, war sie doch zweifellos ein Höhepunkt in der nunmehr 150jährigen Geschichte der Eisenbahnen auf deutschem Boden.

Umfeld, Zustandekommen und Funktion der Tagung

Das Jahr 1924 brachte der deutschen Eisenbahngeschichte eine Reihe bedeutsamer Ereignisse. Sie prägten die weitere Entwicklung der Eisenbahn besonders nachhaltig. Am 30. August 1924 erließ das Deutsche Reich ein Gesetz, kraft dessen die Betriebsrechte für die reichseigenen Eisenbahnen an eine privatkapitalistisch organisierte Gesellschaft übertragen wurden. Bis zum 1. Oktober 1924 übernahm die neu gebildete Aktiengesellschaft mit dem Firmennamen „Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft" den Betrieb. Der Staat überließ ihr sein gesamtes Reichsbahnvermögen. Dazu gehörten alle Grundstücke, ortsfesten Anlagen, Triebfahrzeuge und Wagen sowie das gesamte Inventar.
Doch bereits am 12. Februar 1924 vollzog sich eine erste Änderung am verwaltungsmäßigen Status der Reichsbahn mit der Bildung des Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" per Notverordnung. Dadurch wurde die Geschäftsführung der Eisenbahn aus dem Reichshaushalt herausgelöst, um vor allem einen mit dem Ende der Inflation drohenden finanziellen Zusammenbruch durch eine genau kalkulierende Wirtschaftsführung abzuwenden.
Sollten mit dem „Unternehmen Deutsche-Reichsbahn" nur die Prinzipien privatkapitalistischer Wirtschaftsführung durchgesetzt werden, so schien mit dem 1. Oktober 1924 eine weitergehende Privatisierung des Eisenbahnbetriebs erfolgt zu sein. Die Ursache dafür lag in der Neuregelung der Reparationszahlungen, die Deutschland nach dem ersten Weltkrieg an England und Frankreich zu leisten hatte. Unter Federführung des amerikanischen Finanzmagnats und Politikers Dawes entstand ein Plan, nach dem die Deutsche Reichsbahn den Hauptanteil der Zahlungen aufbringen mußte. Dafür war eine Betriebsgesellschaft nach dem Muster eines Privatunternehmens erforderlich, die das vorrangige Streben nach Gewinn zu garantieren hatte. Das Deutsche Reich setzte Diplomatie und Gesetzgebung in Gang, um nach der Erfüllung der Dawes-Plan-Forderungen trotzdem die vollständige Beherrschung der Reichsbahn zu behalten. Eigentümer blieb das Reich ohnehin, da nach dem Plan nur die Betriebsrechte an eine Aktiengesellschaft zu übertragen waren. Doch auch in der Betriebsgesellschaft wurde der Staat, repräsentiert durch die Reichs- und Länderregierungen, fast alleiniger Aktionär. Dazu sicherte sich der Staat über besondere Gesetzeskonstruktionen eine direkte Einflußnahme auf die Unternehmensführung, was nach der damals geltenden Gewerbegesetzgebung an sich nicht möglich gewesen wäre. Man versuchte also, die verwaltungsmäßigen Folgen aus dem Dawes-Plan so gering wie möglich zu halten. Wesentlich wirksamer wurde indessen die Unternehmensführung nach privatkapitalistischer Manier. Das hatte viel größere Bedeutung bei der Erfüllung des Dawes-Plans und der weiteren technischen und wirtschaftlichen Entwicklung der Reichsbahn.
Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft wurde mit Reparationsschuldverschreibungen von 11 Milliarden Goldmark belastet, für die ab dem vierten Jahr ihres Bestehens jeweils 660 Mill. Goldmark zur Verzinsung und Tilgung abzuführen waren. Für die drei Anlaufjahre sah der Plan niedrigere Sätze vor. Im Falle des Nichtaufbringens der Zahlungen drohten dem Reich finanzielle Sanktionen. Zur Kontrolle der Betriebsgesellschaft behielt sich der aufsichtsführende Treuhänder die Vergabe von 9 der 18 Sitze für den neu geschaffenen Verwaltungsrat als geschäftsführendes Gremium vor. Vier der Plätze mußten mindestens von Ausländern besetzt sein.
Damit erhielt das deutsche Eisenbahnwesen eine komplizierte ökonomische Aufgabe angelastet, die den Hintergrund für alle Aktivitäten jener Epoche bildete.
Das traf auch für die im Jahre 1924 stattgefundene Eisenbahntechnische Tagung zu, wenngleich es keine unmittel-

1



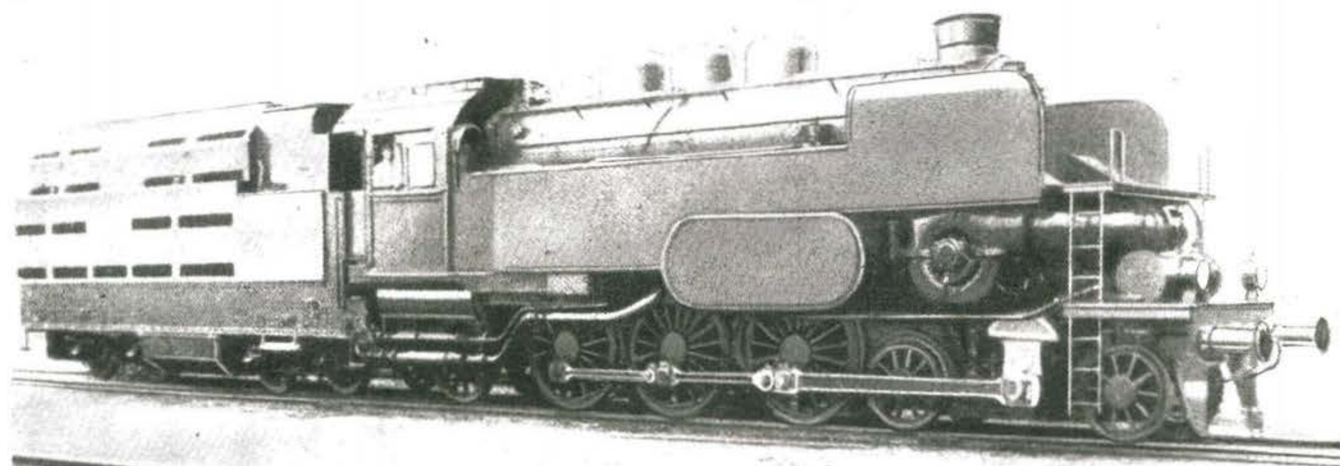
1 Lokbeschaffungen (Säulen) und Gesamtausgaben für die Fahrzeugbeschaffung (Linien) bei den Länderbahnen der DR und der DRG von 1910 bis 1932

2 Die Turbinenlok von Krupp absolvierte 1924 ihre ersten Probefahrten. Das Foto zeigt sie im Ursprungszustand.

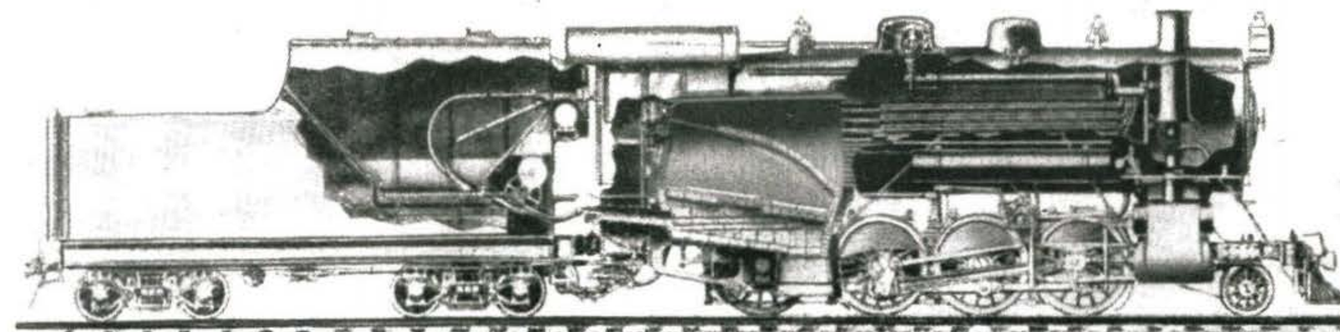
3 Ausrüstungen zum Verfeuern von Kohlenstaub bei einer Lok der New-York-Central Ry. zu Beginn der Versuche im Jahre 1915

bare Beziehung zwischen der verwaltungsmäßigen Umgestaltung der Reichsbahn und der Tagung gab. Im Namen des Veranstalters, des Vereins Deutscher Ingenieure (VdI), schrieb dessen Direktor Prof. Conrad Matschoss zum Zustandekommen der Tagung:
„Die Ausbreitung und Vertiefung technischer Arbeit zeitigen im VdI das Bedürfnis, auch außerhalb der Jahresversammlungen einzelne Fachgebiete in großen wissenschaftlichen Tagungen zusammenfassend zu bearbeiten. So fand als erster Versuch 1923 die Dieselmaschinentagung, im Jahre 1924 die überaus stark besuchte Hochdruckdampftagung des VdI statt. Schon bevor der gute Erfolg dieser Tagung weiteren Kreisen gezeigt hatte, daß dieser Weg dem heutigen Bedürfnis entsprach, war der Gedanke erörtert worden, die ... Eisenbahn in den Mittelpunkt einer großen wissenschaftlichen Veranstaltung zu stellen. Der Verein hoffte, hierdurch auch die persönlichen Beziehungen zu den innerhalb der Reichsbahn arbeitenden Fachgenossen wieder enger zu knüpfen. Eine Aussprache mit den maßgebenden Kreisen der Reichsbahn gab die Gewißheit, daß auf die Unterstützung der Reichsbahn in vollem Umfang gerechnet werden könne ... Die sofort eingeleiteten Verhandlungen mit den für die Ausstellung maßgebenden Kreisen der Industrie zeigten, daß auch hier volles Verständnis für die Bedeutung der Veranstaltung zu finden war."
Weiter schrieb Matschoss, daß vorrangig jene Gebiete des Eisenbahnwesens behandelt wurden, bei denen die neusten technischen Entwicklungen wirtschaftlich günstige Ergebnisse versprachen. Diese Hauptforderung entstand aufgrund der Reparationsleistungen, die von der Reichsbahn zu erfüllen waren.
Der Präsident einer Reichsbahndirektion, Hammer, der für die Veranstaltung die Kontakte zur Industrie knüpfte, wurde übrigens dann von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft zum Leiter der Einkaufsabteilung berufen.
Während der Eisenbahntechnischen Tagung sollten die neusten technischen Errungenschaften vorgeführt werden. Außerdem war vorgesehen, im internationalen Erfahrungsaustausch die Wirtschaftlichkeit der neuen Mittel zu erörtern. Die Reichsbahn interessierte sich sehr stark für derartige Neuerungen, denn nur durch geschickte Rationalisierung konnte ein hoher Gewinn zur Abdeckung der Reparationszahlungen erwirtschaftet werden. Und natürlich setzte die Industrie große Hoffnungen in die Tagung. Sie nutzte die Gelegenheit, um für ihre bisher gängigen Produkte zu werben und für Neuentwicklungen Märkte zu erschließen. Dabei war den Vertretern der eisenbahnorientierten Industrie bewußt, daß ihr der Absatz an ein exakt kalkulierendes Unternehmen schwerer fallen würde. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft würde fortan nur genau so viel kaufen, wie der rationelle Betrieb verlangt. Beschaffungsprogramme, die als Staatsinvestitionen vorrangig die Absätze der Industrie steuerten und oft über den Bedarf der Deutschen Reichsbahn bzw. vor 1920 der Länderbahnen hinausgingen, waren nun nicht mehr zu erwarten (Abb. 1). Damit würden die wichtigsten Einnahmequellen nun spärlicher fließen. Eine Strukturkrise war in der sich überdimensional entwickelten deutschen Eisenbahn-Industrie unausbleiblich, falls es den Unternehmern nicht

2



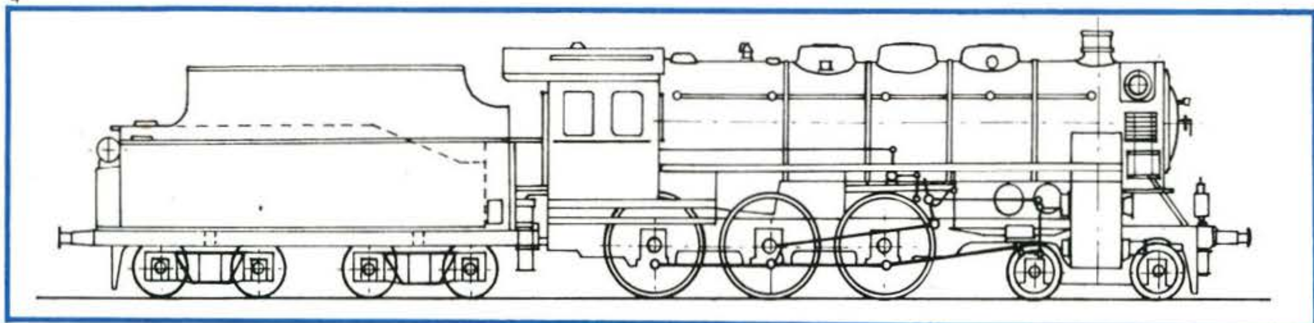
3



gelänge, Aufträge für Rationalisierungsinvestitionen zu erlangen.
Es ging also um weit mehr als den alleinigen Erfahrungsaustausch über neuartige Entwicklungen oder um das Durchsetzen des technischen Fortschritts. Mit der Reichsbahn und der Eisenbahn-Industrie standen sich zwei Kontrahenten gegenüber. Beide standen vor schwierigen ökonomischen Problemen und suchten mit Hilfe der Tagung einen Lösungsansatz. Die gewiß nicht zuletzt vom Berufsethos des Ingenieurs getragenen aufwendigen Vorbereitungen führten alle Interessenten in einer Veranstaltungsreihe zusammen, die in ihrem Umfang und in der Ausstrahlung bislang einmalig in der Eisenbahngeschichte geblieben ist.
In seinem Eröffnungsreferat zur Eisenbahntechnischen Tagung ging der damalige Reichsverkehrsminister Oeser auch auf die Frage ein, ob die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft weiterhin so großzügig dem technischen Fortschritt zum Einsatz verhelfen wird, wie das bisher geschah: „Der technische Zustand wird also nur im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten gefördert werden können. Das mag für manchen Erfinder schmerzlich sein... Ich bin nicht der Meinung, daß die technische Entwicklung der Reichsbahn nun zum Stillstand kommen wird, aber sie kann nur vorangehen, wenn bei einer Änderung des technischen Zustands die entstehenden Kosten in absehbarer Zeit amortisiert werden können... Die Frage, ob den Dampflokomotiven mit der Heißdampflokomotive ein Ende bereitet wird, ob die Öllokomotive einen wichtigen Fortschritt bringt, ferner die Frage des elektrischen Betriebs, das alles sind Probleme, die nicht ruhen dürfen, sondern an denen wir weiterarbeiten müssen und zu denen noch weitere Aufgaben, wie z. B. die innere Organisation der Reichsbahn treten."
Die nunmehr differenziertere Stellung zum technischen Fortschritt zeigt, wie die Veränderungen in der Unternehmensführung eine veränderte Orientierung der Technikpolitik bei einer Bahn erwirkten, deren Bemühen um ein hohes technisches Niveau internationale Beachtung fand. Dem Tagungsanliegen gemäß gehörte die Bewertung der Wirtschaftlichkeit stets mit zum Diskussionsinhalt. Es gab sogar Vorträge die ausschließlich ökonomische Probleme beinhalteten. Dr. K. Tecklenburg stellte unter dieser Thematik ein neues Rechnungssystem zur Wirtschaftlichkeitsbestimmung des Eisenbahnbetriebs vor, worauf tiefgehende Erörterungen folgten.
Insgesamt wurden an fünf Vortragstagen 48 Referate mit anschließenden Diskussionen zu nachstehenden Themenkreisen gehalten:
Dampflokomotiven, elektrische Lokomotiven, Thermolokomotiven und Sonderantriebe, Massengutverkehr und Güter-Zubringerverkehr, elektrischer Bahnbetrieb, Zubehör und Baugruppen der Fahrzeuge, Signal- und Sicherungswesen, Rangierbetrieb, Werkstätten und Normung der Fahrzeuge, Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnbetriebs sowie Oberbau, Brücken- und Tunnelbau.
An der Tagung nahmen über 5000 Interessierte teil. Anwesend waren auch etwa 500 profilierte Ingenieure aus nahezu allen europäischen Ländern, aber auch aus den USA, aus Japan, China und der Türkei.
Aus allen Bereichen wurde über bedeutsame Neuerungen berichtet; denn auch auf dem Gebiet der Eisenbahntechnik gab es Herausragendes zu nennen, das gekennzeichnet war durch intensive wissenschaftliche Studien und die Einführung neuartiger technischer und technologischer Prinzipien. In Verbindung damit kamen vermehrt neue Energiequellen oder Informationsträger für den Eisenbahnbetrieb zum Einsatz. Über einige in den Vorträgen popularisierte Neuerungen soll im folgenden berichtet werden.

Ringen um bessere Wärmewirtschaft der Triebfahrzeuge

Noch stand die konventionelle Dampflokomotive im Mittelpunkt der Betrachtungen. Unübersehbar kündigte sich jedoch der Bedarf nach besseren Traktionsmitteln an. Auf der Tagung selbst erweckten die anderen Traktionsarten sogar den Anschein einer stärkeren Position, als ihr in der Praxis zunächst zukam. Mit den Entwicklungsmöglichkeiten für gewöhnliche Kolbendampflokomotiven beschäftigte sich der angehende Dezernent für die Entwicklung der Einheitsdampflokomotiven R. P. Wagner in seinem Vortrag. Er mußte resümieren, daß mit Einführung der Heißdampftechnik um die Jahrhundertwende die letzte entscheidende wärmewirtschaftliche Verbesserung in den Lokomotivbau übernommen wurde. Weitere, für ortsfeste Dampfmaschinen geschaffene Neuerungen ließen sich infolge der Masse- und Raumbeschränkungen nicht mehr nutzbringend auf die Lokomotive übertragen. Folglich konnte Wagner nur noch Detailverbesserungen vorschlagen, die eine geringfügige Anhebung des Wirkungsgrades erbrachten. Dazu gehörten die Speisewasservorwärmung mit neu durchgebildeten Anlagen und ein neues tiefliegendes Blasrohr. Es ermöglichte eine Dampfexpansion im Zylinder bis auf 0,07 at (bisher 0,25 at), wobei aber immer noch genügend Saugzug zum Entfachen des Feuers entwickelt werden konnte. Die Einheitsdampfloks erhielten dann auch diese Anlagen. Äußerlich waren sie am großen Schornsteindurchmesser und an den Windleitblechen zum Wegtreiben des nun mit weniger Energie austretenden Abdampfes erkennbar. Außerdem behandelte Wagner einige Umbaumöglichkeiten, nach denen der nach wie vor beträchtliche Anteil alter Naßdampfmaschinen wärmewirtschaftlich zu verbessern war.
Die Erhöhung des Wirkungsgrades und



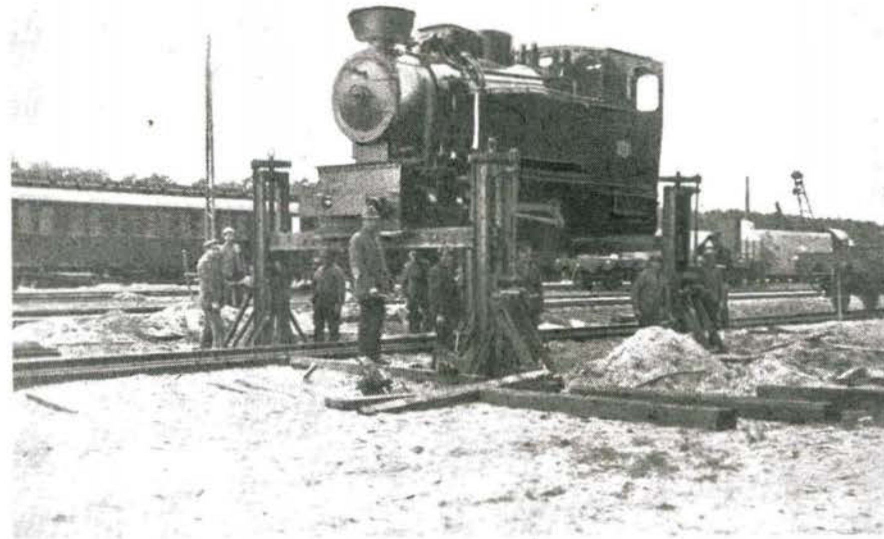
4 Entwurfszeichnungen für eine 2'C-Personenzuglok nach der Einheitsbauart

5 Zu den Ausstellungsexponaten gehörte auch diese 900-mm-spurige Baulok der Bauart Bu 27

Zeichnungen: Verfasser (1), Sammlung Verfasser (4);
Fotos: Sammlung Verfasser (2 und 3); M. Rauer, Dresden (5)

damit die Senkung der Brennstoffkosten waren das Ziel vieler Vorschläge für technische Verbesserungen. Da man für die normale Dampflokbauart keine gangbaren Wege mehr sah, mehrten sich die Versuche mit Sonderbauarten. Turbinen in Lokomotiven oder Triebtendern versprachen eine Steigerung des Wirkungsgrades durch die Ausnutzung der Dampfexpansion bis in das Vakuum. Wagner empfahl einen Triebtender mit Kondensation, der den Abdampf normaler Loks weiter nutzen sollte und außerdem eine Leistungssteigerung bei vorhandenen Baureihen erbracht hätte. Ein

5



derartiger Tender wurde später an einer BR 38^{10-40} erprobt. Zur Reife gelangte er nicht. Ebenso erging es den beiden Turbinen-Versuchsloks. Von Krupp (Abb. 2) lagen zur Tagung bereits erste Versuchsergebnisse vor; zur Fertigstellung der Lok bei Maffei kam es erst 1926. Auch die abgehandelte Hochdrucktechnik konnte in der Praxis nicht die hohen Erwartungen bestätigen.
Der mit Abstand beste Wirkungsgrad mußte bereits auf der Tagung 1924 der Diesellokomotive zugebilligt werden. Der Moskauer Professor Lomonossow berichtete über die Versuchsergebnisse einer von ihm entworfenen und in der Maschinenfabrik Eßlingen gefertigten diesel-elektrischen Lokomotive, die in den wasserarmen Regionen Mittelasiens im Versuchseinsatz stand. Nach den Worten Lomonossows war diese Maschine den russischen Fünfkuppler-Standardgüterzugloks in den Betriebseigenschaften und in der Wirtschaftlichkeit überlegen. Der ursprüngliche Gesamtwirkungsgrad von 26 % konnte nach einigen Umbauten sogar noch auf 29 % gesteigert werden. Allerdings war die Dieselloktechnik noch zu kompliziert, zu störanfällig und zu teuer, so daß sie selbst in der Sowjetunion mit ihren reichen Erdölvorkommen noch keine Ablösung der Dampftraktion einleiten konnte.
Die Kosten für die Energieträger sind neben dem technischen Wirkungsgrad der Traktionsarten auch noch heute ein wesentlicher Einflußfaktor auf die Höhe der Zugförderungskosten. Lebhafte Diskussionen gab es nicht nur über die Diesellokomotive und verschiedene Vorschläge über andere Betriebsstoffe für Verbrennungsmotoren (z. B. Kohlengas für Triebwagen). Besonders verfolgten die Techniker auch Ausführungen über die Kohlenstaubfeuerung. Ein Ingenieur aus New York berichtete über erfolgreiche Versuche mit dieser Feuerungsart bei US-amerikanischen Bahnverwaltungen und stellte technische Einzelheiten vor (Abb. 3). Besonderes Interesse bei den Vertretern der Reichsbahn fanden die genau bestimmten wirtschaftlichen Resultate bei Verwendung des billigen Braunkohlenstaubs. Als Deutschland mit den abzutretenden oder unter Fremdaufsicht gestellten Gebieten nach dem ersten Weltkrieg bedeutende Steinkohlenreviere verlor, mußte man der Braunkohle als Energieträger größere Beachtung schenken. Die Erkenntnisse der Tagung befruchteten die Entwicklung der beiden deutschen Kohlenstaubfeuerungen für Lokomotiven, die als Bauarten AEG und STUG 1927 bzw. 1929 zum Betriebseinsatz gelangten.
Einen weiteren Weg zur Wirtschaftlichkeitsverbesserung eröffneten die Normung und Vereinheitlichungen der Lokbauteile und Bauarten, konnten dadurch doch die Instandhaltungskosten gesenkt werden. Das seit einem Jahr arbeitende Vereinheitlichungsbüro berichtete über erste Vorstellungen zur künftigen Typenreihe der Reichsbahn-Dampflokomotiven (Abb. 4). Bislang waren allein 13 regelspurige Lokgattungen für die verschiedenen Dienste vorgesehen, von denen der überwiegende Teil für eine Achsfahrmasse von 20 t ausgebildet werden sollte. Man rechnete zunächst mit einem schnelleren Umbau der Hauptstrecken auf 20 t Achsfahrmasse, als man ihn dann realisieren konnte.

Fortsetzung im Heft 6/85

Nochmals: Treidelbahn in Niederfinow

Die in Niederfinow ausgestellte Treidellokomotive entstammt wahrscheinlich einer um 1900 von Siemens & Halske für die einstige Treidelbahn am Teltowkanal gelieferten Serie. Im Zuge der Eröffnung des Hohenzollernkanals – heute Oder-Havel-Kanal und nicht wie im „me" 9/84 angegeben Finowkanal – wurde 1914 die Schleusentreppe Niederfinow in Betrieb genommen. Für den Treidelbetrieb kamen acht Lokomotiven nach Niederfinow, die am Teltowkanal durch Inbetriebnahme neuer Fahrzeuge entbehrlich geworden waren. Die Lokomotiven wurden mit 550 V/50 Hz betrieben, und der Strom wurde einem 10-kV-Netz über zwei Transformatoren in Ckotscher-Schaltung entnommen.
Am 21. März 1934 nahm das Schiffshebewerk Niederfinow seinen Betrieb auf. Nunmehr waren nur noch zwei Maschinen zum Treideln erforderlich. Die anderen sechs verblieben jedoch in Niederfinow und erledigten Transportaufgaben auf dem innerbetrieblichen Gleisnetz. Die weitgehende Umstellung der Flußschiffahrt von Schlepp- auf Schubbetrieb bedingte das Einstellen der Maschinentreidelei zugunsten der Seiltreidelei. 1978 – nicht wie im „me" 9/84 angegeben 1980 – wurden sieben Treidellokomotiven und ein Großteil der elektrischen Anlagen verschrottet. Die heute noch am Schiffshebewerk zu besichtigende Lokomotive hat das Verkehrsmuseum Dresden in seinen Bestand übernommen. Da sie objektgebunden ist, wird sie in Niederfinow verbleiben. Beschäftigte des Schiffshebewerkes pflegen die übrigens noch betriebsfähige Maschine. Die Lok wird durch zwei 4,5-PS-Kollektormotoren (Siemens) angetrieben. Die Bedienung erfolgt mit einem Handrad auf dem Führerstand über ein Kettengetriebe durch Bürstenverstellung. Installiert sind außerdem eine Handspindelbremse sowie eine einfache elektrische Bremse (Gegenschaltung).

C. Hahn, Ilmenau

Quellenangaben

(1) Berg/Seidel: Das Schiffshebewerk Niederfinow, Bezirksvorstand URANIA, Frankfurt (Oder) 1981
(2) Briefwechsel mit VEB Wasserstraßenbetrieb und -unterhaltung Eberswalde, Kollegen Völter, Leiter des Schiffshebewerks

Lok-
einsätze

Bw Seddin
Im Rangierbahnhof Seddin werden folgende Heizloks eingesetzt: 44 1601 (Bw Wustermark, z. Z. abgestellt), PmH 1, ex 44 1053, (ex Bw Stralsund, eingesetzt), PmH2, ex 44 1090, (ex Bw Stralsund z. Z. eingesetzt), 44 2221 [ex Bw Frankfurt (O.), Dampfspender], 44 2305 [ex Bw Frankfurt (O.), Dampfspender], 52 1662 (Leihgabe vom Bw Wustermark, mit Schaden abgestellt). Im Rangierbahnhof Seddin wird nur noch ein dampfbespannter Güterzug aus Brandenburg abgefertigt (Ankunft ca. 14.00 Uhr). Bis zum Sommer 1984 heizten im VEG „Havelobst" Beelitz folgende Loks: 50 3508 (ex Bw Salzwedel), 50 3558 (ex Bw Güsten), 50 3623 (ex Bw Magdeburg), 50 3666 (ex Bw Stendal). Alle Maschinen kamen ohne Tender nach Beelitz, in der VEG wurden dann die rechten Windleitbleche entfernt und ein seitliches Rauchabzugsrohr angebracht. Die Loks wurden inzwischen wieder in den Bestand der DR eingegliedert und sollen künftig in Jüterbog Heizzwecken dienen.
Lu. (Mitte Februar 1985)

Est Eilenburg
Die Lok 52 5287 wurde am 4. Dezember 1984 im Raw „Einheit" Leipzig zerlegt. Von den Altbaumaschinen dieser BR befinden sich als Heizloks noch die 52 5660 und 52 5679 in Betrieb. Im Zugdienst sind die 52 5448 und 52 8105 anzutreffen.
Umläufe:
Fak ab 6.21 Uhr (55040), Eb an 8.03 Uhr; Fak ab 9.03 Uhr (66608), Tg an 9.34 Uhr. Dö ab 13.30 Uhr (76662), Eb an 13.41 Uhr.
Fak ab 11.44 Uhr (66614), Tg an 12.15 Uhr, Tg ab 13.05 Uhr, Eb an 15.00 Uhr; Eb ab 7.18 Uhr (66613) Tg an 8.15 Uhr; Tg ab 9.05 Uhr, Fak an 9.41 Uhr; Eb ab 12.45 Uhr (76661), Dö an 13.00 Uhr; Eb ab 14.32 Uhr (55637), Fak an 16.20 Uhr.
Le ab 9.23 (55617), Eb an 10.16 Uhr; Le ab 15.46 Uhr (55619), an Eb 16.21 Uhr.
Ab Eb in Richtung Wurzen: 6.40 Uhr und 9.05 Uhr; an Eb aus Richtung Wurzen: 10.15 Uhr und 11.45 Uhr.
Legende:
Fak – Falkenberg (Elster), Eb – Eilenburg, Tg – Torgau, Dö – Doberschütz, Le – Leipzig-Engelsdorf
Bab. (Ende Feburar 1985)

Raw „Helmut Scholz" Meiningen
In der letzten Zeit wurden folgende Lokausgänge aus dem bzw. Veränderungen im Raw beobachtet:
Dezember 1984: 50 3552, 50 3569, 50 3700, 52 8002, 52 8012, 52 8037, 52 8126, 65 1057 (letztere erhielt einen normalen Schornstein, Giesl-Ejektor wurde ausgebaut). Zerlegt wurden im Raw die 01 0527 und 44 1618. Die Verschrottung der 44 2195 erfolgte bereits im November 1984.
Januar 1985: 41 1182, 44 1256, 50 3618, 50 3638, 50 3688, 52 8062, 52 8114, 52 8134, 52 8161, 52 8171 und 52 8174. Die 52 8161 diente vom 6. bis 21. Januar 1985 Heizzwecken auf dem Bahnhof Meiningen. Ebenfalls als Heizlok, allerdings im Raw, wurde während der Kälteperiode die zum Zerlegen abgestellte 44 0890 genutzt. Die 95 6676 wurde äußerlich wieder hergerichtet und erhielt die alte HBE-Beschriftung.
Februar 1985: 50 3637, 50 3638, 52 8016, 52 8018, 52 8047, 86 1001 und 86 1056.
Außerdem wurde die 86 1744 (ex-DR-Nr.) der Steinkohlenkokerei „August Bebel" Zwickau fertiggestellt.
Sch. (Anfang März 1985)



Obwohl noch immer einige Dampflokomotiven bei der Deutschen Reichsbahn wichtige Transportaufgaben versehen, wird ihr Bestand weiter dezimiert. So wurde auch die 52 1331 des Bw Angermünde im Dezember 1984 in das Stahlwerk Brandenburg zur Verschrottung überführt, nachdem diese Maschine anläßlich des 100jährigen Bestehens der Nebenbahn Neubrandenburg – Friedland auf dieser Strecke am 6. Oktober 1984 noch einmal im Einsatz war. Diese Aufnahme zeigt sie kurz vor der Überführung von Angermünde nach Brandenburg. Ebenfalls im Dezember 1984 wurden folgende Angermünder Loks dorthin zur Zerlegung abgefahren: 50 0029, 50 0033, 50 0043, 50 0062 und 50 0068.
Foto: J. Röder, Berlin



Neu und auf der Leipziger Frühjahrsmesse erstmals vorgestellt sind die inzwischen unter der 118 805 montierten Drehgestelle. Neben einer größeren Höchstgeschwindigkeit ermöglichen sie auch eine bessere Laufruhe. U. B. z. die Lok kurz vor der ersten Probefahrt im Heimat-Bw.
Foto: W. Bahnert, Leipzig

Bw Frankfurt (Oder)
Lokbestand:
52 8029 Hzl, 52 8177 (kalt), 52 8050, 52 8082, 52 8117, 52 8152, 52 2195, 52 2723
Umläufe:
KBS 222, Frankfurt ab 11.44 Uhr (60165), Weichensdorf an 14.22 Uhr; Weichensdorf ab 17.05 (6026), Frankfurt an 19.54 Uhr. KBS 182 Grunow ab 14.07 (70188), Beeskow an 14.26 Uhr; Beeskow ab 14.56 (70189), Grunow an 15.03 Uhr.
Di. (Ende Februar 1985)

Bw Berlin-Schöneweide
Lokbestand:
52 1360, 52 3204, 52 3410, 52 4966, 52 6666, 52 8006, 52 8013, 52 8023, 52 8055, 52 8079, 52 8087, 52 8095, 52 8097, 52 8100, 52 8101, 52 8118, 52 8139, 52 8145, 52 8170, 52 8177, 44 1101, 44 2350 und 44 2789.
Umläufe:
Durch die ständig fortschreitende Elektrifizierung gibt es hier keine Planleistungen mehr. Die genannten Maschinen sind bis auf geringe Ausnahmen abgestellt. Die Lok 52 8021 des Bw Wustermark ist z. Z. als Leihlok in Pankow. Zusammen mit den 52 6666 und 52 8095 ist sie gelegentlich vor Betonmischzügen im Berliner Raum zu sehen.
Rö. (Ende Februar 1985)

Bahnhof Borckenfriede
Gegenüber den im „me" 11/84 gemeldeten Bestand gab es inzwischen folgende Veränderungen: Am 3. September 1984 wurden die 50 0068 und 50 0062 (ex Bw Pasewalk) ihrem ehemaligen Heimat-Bw zur Zerlegung zugeführt. Einen Tag später kamen die 50 0043 und 50 0029 (ex Bw Angermünde) nach Angermünde zur Zerlegung. Ihnen folgten am 27. Dezember 1984 die 50 0035, 50 0036, 50 0032 (ex Bw Angermünde) sowie die 50 0058 (ex Bw Pasewalk).
(Be. Ende März 1985)

Wird umgespurt

Die Vorbereitungen für die Umspurung der schmalspurigen Anschlußbahn vom Bahnhof Schönfeld-Wiesa (an der Strecke Flöha–Annaberg) haben begonnen. Die vorhandenen Gleisanlagen werden demnächst abgebaut und durch regelspurige ersetzt. Der Wiederaufbau wird während des „Studentensommers" 1985 begonnen.
me

EL 20 für die UdSSR

20 weitere Industrielokomotiv-Gespanne vom Typ EL 20 – sie bestehen aus der mit einem Diesel-Elektro-Antrieb ausgerüsteten Lok und zwei von ihr gespeisten Motorkippwagen – werden 1985 in die UdSSR exportiert. Der Einsatz dieser Fahrzeuge, die übrigens auch auf der Leipziger Frühjahrsmesse zu sehen waren und vom VEB Kombinat LEW Hennigsdorf gebaut werden, ist im Michailowski-Bergbau-und-Erdaufbereitungskombinat bei Kursk vorgesehen. Ebenfalls in diesem Jahr wird eine größere Anzahl von Akku-Schleppfahrzeugen EL 16 für Industriebetriebe in der DDR und den Export ebenfalls in Hennigsdorf produziert. Die große Wirtschaftlichkeit der Schleppfahrzeuge im leichten Rangier- und Verschiebedienst ist bei Bahnverwaltungen und in Industriebetrieben sehr geschätzt.
Pr./me

90 Jahre Dessauer Straßenbahn

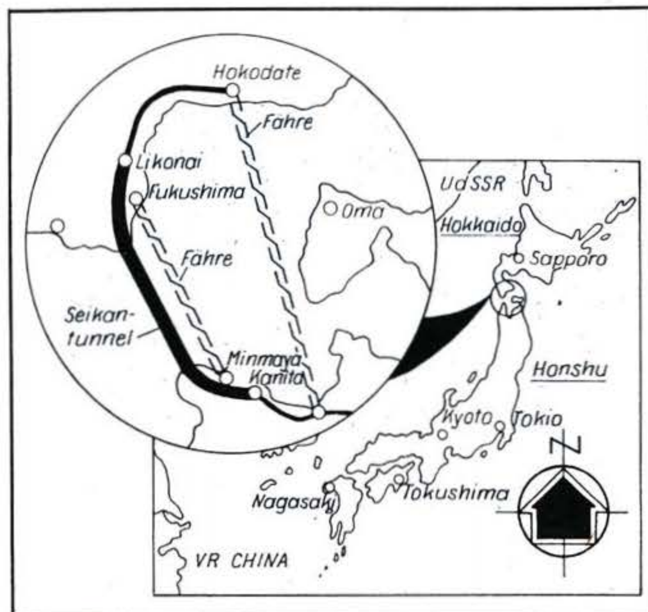
Die Werktätigen des VEB Dessauer Verkehrsbetriebe, Einwohner der Stadt Dessau, viele Straßenbahnfans und Gäste begingen am 15., 17. und 18. November 1984 das 90. Jubiläum der Dessauer Straßenbahn.
Am 15. November 1984 fand zunächst im Hotel „Stadt Dessau" der offizielle Empfang für Vertreter von Betrieben und Institutionen statt. Für die Dessauer Bevölkerung und ihre Gäste gestalteten sich der 17. und 18. November 1984 zum Höhepunkt der 90-Jahr-Feier. An diesen Tagen wurden im fahrbaren Sonderpostamt Souvenirs, wie Poster, Postkartenmappen, Biergläser mit Motiven der Dessauer Straßenbahn, verkauft. Die Deutsche Post bot Sonderumschläge mit Sonderstempel an. 14 000 solcher Briefe konnten an beiden Tagen verkauft werden. Ebenso begehrt waren die Plätze in der historischen Straßenbahn. 15 430 begeisterte Fans fuhren vom 10. bis 18. November 1984 mit der „Bimmel". Besonders für Kinder war die Fahrt mit der „Historischen" ein Erlebnis, da sie ja Klingelschnur und Handgeldwechsler bis dahin bestenfalls aus dem Museum kannten.

Gefahren wurde die Bahn von Mitgliedern der Berliner Arbeitsgemeinschaft „Verkehrsgeschichte" des DMV der DDR, die sogar Urlaubstage genommen hatten, um in Dessau ihr schönes Hobby demonstrieren zu können.

Gut besucht wurde außerdem die Ausstellung im Museum für Naturkunde und Vorgeschichte, die die Entwicklung der Dessauer Straßenbahn aufzeigte. Vom 2. November bis 2. Dezember 1984 informierten sich 4 980 interessierte Besucher über die Geschichte, Gegenwart und Zukunft der Dessauer Straßenbahn.
Schw.

Seikantunnel weiterhin im Bau

Mit dem Durchschlag des Erkundungsstollens konnte am 27. Januar 1983 eine wesentliche Etappe beim Bau des Seikantunnels abgeschlossen werden. Der Tunnel verbindet die beiden japanischen Hauptinseln Honshu und Hokkaido und ist mit 53 850 Metern der längste der Erde. Sein Name geht auf zwei Städte in der Nähe der Tunneleingänge zurück: Aomori und Hakodate. Im Japanischen entsteht aus den Schriftzeichen Ao und Hako das neue Wort Seikan.
Bereits 1918 wurde die Idee geboren, beide Inseln durch einen festen Verkehrsweg zu verbinden. Rund 80 Tage im Jahr unterbrachen schwere Stürme, Nebel und Schnee die Fährverbindung zwischen den beiden Inseln. Der Bau einer Spannbetonbrücke über die Tsugaru-Meerenge erwies sich als unmöglich. 140 Meter Meerestiefe, die starke Strömung und der weiche Meeresboden waren unüberwindliche Hindernisse. In den 30er Jahren wurde erstmals ein Tunnelprojekt diskutiert, das dann aber durch den zweiten Weltkrieg verdrängt wurde.
1954 kam es zu einer schweren Schiffskatastrophe; die Fähre „Toya Maru" ging in einem Orkan unter. Der Plan für den Tunnelbau wurde wieder aktuell. Unverzüglich entwarfen die Projektanten einen 53,85 Kilometer langen Tunnel, 23,3 km sollten in 100 m Tiefe unter dem Meeresgrund verlaufen. Als 1964 die Arbeiten begannen, war man optimistisch: 1980 sollten die ersten Züge durch die unterirdische Röhre rollen. Modernste Verfahren wurden angewendet, einen Erkundungsstollen vorzutreiben, dem dann ein Arbeitsstollen für den Materialtransport und schließlich der Haupttunnel folgten. Das außerordentlich komplizierte geologische Gefüge des Meeresbodens stellte die Techniker und Arbeiter vor große Probleme, zwang zu neuen technologischen Lösungen und zu umfassenden Sicherheitsvorkehrungen. Trotzdem kam es im Februar 1969 zu einem ersten schweren Wassereinbruch, in dessen Verlauf 12 Kubikmeter Wasser pro Minute in den Stollen flossen. Sieben Monate lang ruhte der Vortrieb, bis eine Möglichkeit gefunden war, den Wasserzulauf durch eingepreßten Beton zu unterbrechen. Weitaus schlimmer waren die Folgen des Einbruchs vom 6. Mai 1976, als 40 m^2/min Wasser zuströmten und 32 Kilometer Stollen überflutet wurden. Obgleich man den Wassermassen diesmal schon binnen 2 Monaten Herr wurde, gelang der Durchstich erst vier Jahre später als geplant.
Inzwischen hat der Bau schon ein Mehrfaches der ursprünglich veranschlagten Kosten verschlungen. Die Erkundungs- und Arbeitsröhren sind in zwei Nebentunnel umzuwandeln, über die Belüftung und Entwässerung reguliert werden. Der Hauptstollen – eine Betonröhre von 9,70 Metern Innendurchmesser und 80 Zentimetern Wanddicke – soll dem ursprünglichen Projekt zufolge zwei Gleise aufnehmen. Wenngleich mehrfach isoliert, wird die Betonwand jährlich von 100 Millionen Kubikmetern Wasser durchdrungen werden.
Der Termin für die Fertigstellung ist immer wieder verschoben worden, derzeit spricht man von 1987. Ökonomen warnten mehrfach vor den Kosten, denn der Betrieb und die laufende Unterhaltung des Bauwerkes verschlingen schon in absehbarer Zeit mehr Geld als der Vortrieb und der Ausbau.
Eine von den Japanischen Nationaleisenbahnen eingesetzte Studiengruppe schlug kürzlich vor, den Tunnel ausschließlich mit Reise- und Kfz-Transportzügen zu befahren, da dies die kostengünstigste Variante der Tunnelnutzung sei. Der Plan, den Tunnel in eine Shinkansen-Linie Tokio–Sapporo zu integrieren, wurde aus finanziellen Gründen bereits ad acta gelegt.
Ungeachtet dessen ist dieses Verkehrsbauwerk eine der bedeutendsten Leistungen des Eisenbahnbaus und der Technik unseres Jahrhunderts überhaupt.
Ha.



Dipl.-Ing. Helmut Behrends,
Ing. Wolfgang Hensel und
Dipl.-Ing. Gerhard Wiedau, Berlin

Güterwagen deutscher Eisenbahn

Die Güterwagen der DR nach 1950

Bekanntlich wurden mit dem Befehl Nr. 8 vom 11. August 1945 der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland (SMAD) die Anlagen und Fahrzeuge der DR ab 1. September 1945 in der damaligen sowjetischen Besatzungszone an die deutschen Eisenbahner übergeben. Schon davor galt es, die Strecken wieder befahrbar zu machen, aus dem zerstörten und beschädigten Fahrzeugpark betriebsfähige Wagen aufzubauen und den übriggebliebenen heruntergewirtschafteten Wagenpark notdürftig in Ordnung zu bringen. Gleichzeitig mußte der Wagenpark der ehemaligen DR den Verwaltungszonen entsprechend gekennzeichnet werden. Äußerlich war das am Zusatz zum Eigentumsmerkmal DR, z. B. „USSR-Zone", „Brit-US-Zone", „Zone Fr" zu sehen. Erst ab 1954 entfielen diese Bezeichnungen wieder.
Die veränderten Ländergrenzen führten zu einer teilweisen Umbenennung der Gattungsbezirke, z. B. Stettin in Stendal, Danzig in Dessau, Breslau in Bitterfeld, Königsberg in Köthen.

Mit der Verordnung über den Kesselwagenverkehr vom 14. August 1950 wurde der Übergang aller Behälterwagen in das Alleinverfügungsrecht der DR angeordnet. Somit gingen alle Kessel-, Topf- und Staubgutbehälterwagen, die bis dahin als Privatgüterwagen bei der DR eingestellt waren, in den Wagenpark der DR über. So veränderten sich auch hierdurch die Anschriften an dem Wagen.
Ab 1951 wurde dann eine neue nationale Kennzeichnung der Güterwagen eingeführt. Seit 1968 ist die international einheitliche Bezeichnung verbindlich.

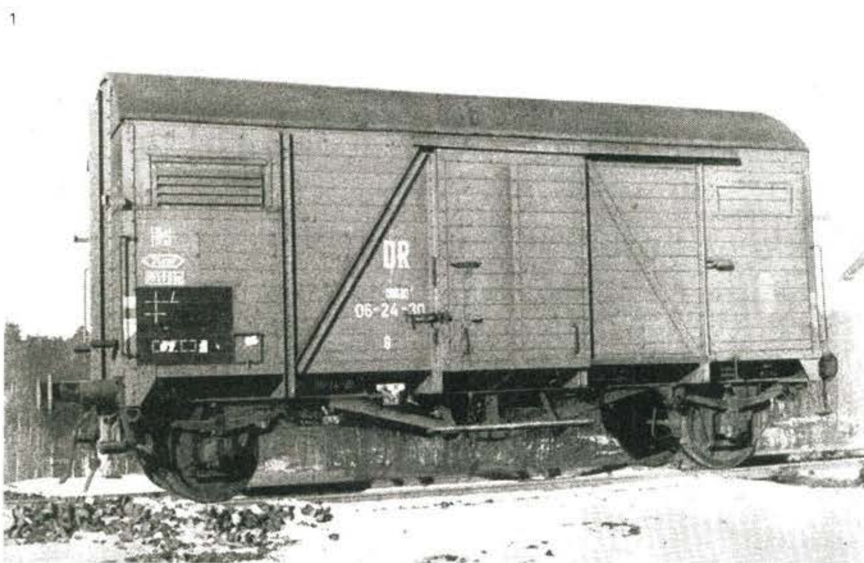
Die ersten Neubau-Güterwagen

Der Wagenpark veränderte sich also bis 1950 nur anschriftenseitig. Erst im Jahre 1950 wurden wieder Güterwagen produziert und an die DR geliefert. Dabei handelte es sich um dreiachsige Kohlenstaubbehälterwagen aus dem Waggonbau Quedlinburg und zweiachsige gedeckte Güterwagen aus dem VEB Waggonbau Bautzen. In den folgenden Jahren nahmen auch die Waggonbaubetriebe in Görlitz, Gotha und Dessau die Produktion von Güterwagen für die DR auf.
Die Betriebe des Schienenfahrzeugbaus der DDR erreichten bis zum Ende der 50er Jahre einen guten Stand in der Entwicklung und der Fertigung von Güterwagen, der auch der DR zugute kam. In immer stärkerem Maße erweiterte und erneuerte die DR ihren Park durch den Import von Güterwagen.

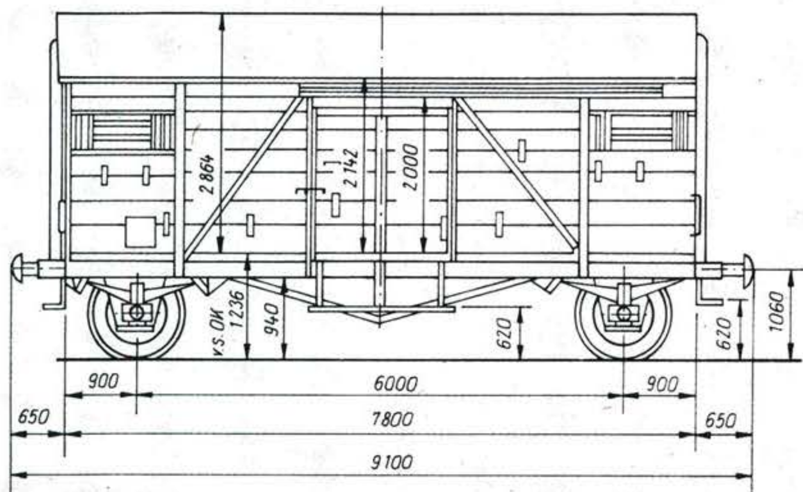
Modernisierung

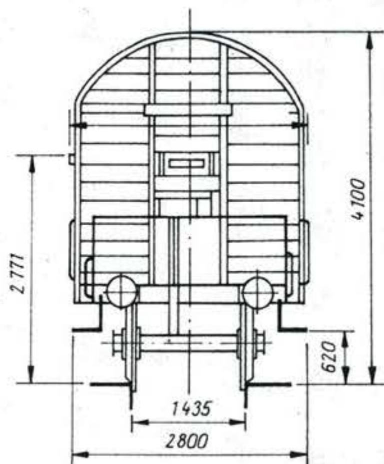
Parallel dazu begann die Modernisierung einer Vielzahl vorhandener Wagen. So wurden z. B. ab 1954 die zweiachsigen offenen Austauschbauwa-

1



2





gen des Gattungsbezirks Linz, Gattung Omm, im Raw „7. Oktober" Zwickau zu den Omm-Mod-Wagen der Gattungs-Nummer 42 (ab 1968 Leitzahl 42.0 und ab 1980 Gattungs-Schlüssel-Nummer 5570) umgebaut.

Neubau durch die DR

Außerdem ging die DR dazu über, auch in den Reichsbahnausbesserungswerken neue Güterwagen zu bauen. Nachdem im Jahre 1959 im damaligen Raw Jena vierachsige Druckgaskesselwagen gebaut worden waren, begann ab 1963 das Raw Dresden mit der Fertigung zweiachsiger offener Güterwagen. Anschließend übernahmen das Raw „Einheit" Leipzig den Bau zweiachsiger gedeckter Güterwagen, Kesselwagen und Zementbehälterwagen, das Raw „8. Mai" Eberswalde die Produktion von vierachsigen Flachwagen und das Raw „7. Oktober" Zwickau die Herstellung von vierachsigen offenen Güterwagen.

Spezialgüterwagen

Mit der Beschaffung der zweiachsigen offenen Selbstentladewagen der Gattung Eds-u im Jahre 1968 entstand ein Wagenpark mit hochliegender dosierbarer Schwerkraftentladung, teilweise aber auch mit öffnungsfähigen Dächern. Die Wagen der Gattungen Fcs, Facs, Tds und Tads, die eine rationelle Be- und Entladung von Schüttgütern ermöglichen, wurden zu einem festen Bestandteil des Wagenparks der DR. Behälterwagen, Tiefladewagen, Selbstentladewagen, Kühlwagen und weitere Wagen mit öffnungsfähigen Dächern ergänzten den Bestand.

Die Arbeiten zur internationalen Vereinheitlichung des Güterwagenparks haben inzwischen einen beachtlichen Stand erreicht. Eine Vielzahl von Bauteilen und Baugruppen sind vereinheitlicht worden. Für 39 Einheitsgüterwagen der Regelbauart, der Sonderbauart und des kombinierten Verkehrs gibt es heute sogenannte Vereinheitlichungsmerkmale. Die meisten Güterwagen der einzelnen Bahnverwaltungen verfügen derzeit über gemeinsame Hauptparameter und Konstruktionsmerkmale, so daß nur noch Unterschiede bei den Anschriften der Wagen vorhanden sind.

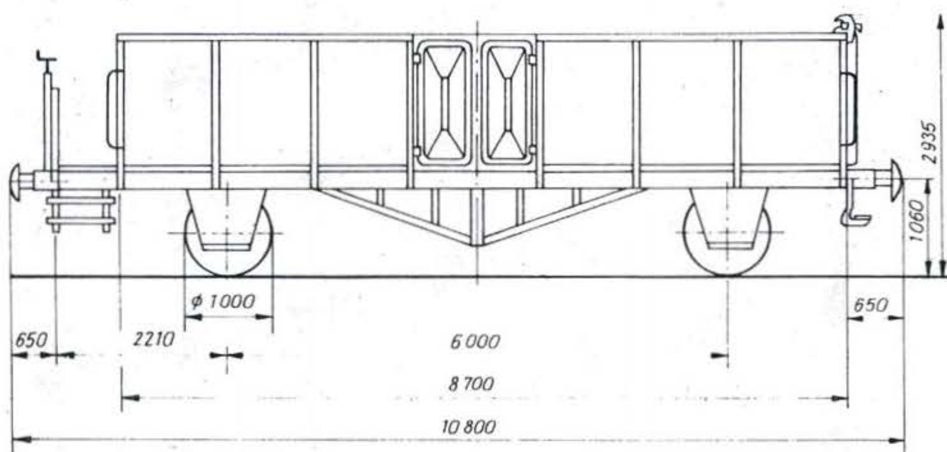
Gegenüber dem Wagenpark, der am 1. September 1945 von der DR übernommen wurde – er bestand im wesentlichen aus Güterwagen der Länder- und Austauschbauarten –, hat er sich bis heute qualitativ und quantitativ erheblich verbessert. Mit Stolz können die Eisenbahner im 150. Jubiläumsjahr der deutschen Eisenbahnen und anläßlich des 40. Jahrestags der Eisenbahn in Volkes Hand zurückblicken, in denen sie aus einer „Trümmerbahn" einen leistungsfähigen und modernen Verkehrsträger aufgebaut haben.

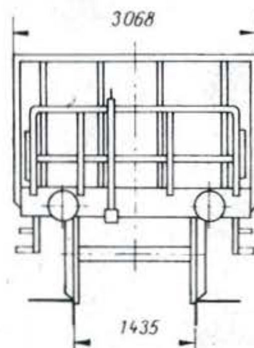
Die vorgestellten Güterwagen stellen eine willkürliche Auswahl dar. Ausgehend vom Verzeichnis der Dokumentations-Nummern der DR besteht gegenwärtig der DR-Güterwagenpark aus 400 verschiedenen Bauarten. Die Beschreibungen und Skizzen ausgewählter Güterwagen wurden in der Zeitschrift „Schienenfahrzeuge" bzw. deren Vorgänger „Die Werkstatt" sowie im „Güterwagen-Handbuch" veröffentlicht.

3



4





1 Gs-Wagen mit den Anschriften des Prototyps als G-Wagen

2 Skizze vom Ms-Wagen

3 Ommu-Wagen mit den späteren Anschriften

4 Skizze vom Ommu-Wagen

Kurzbeschreibung Gs-Wagen

In Weiterentwicklung der Ghs-Wagen der geschweißten Austauschbauart wurden ab 1950 vom VEB Waggonbau Bautzen die zweiachsigen gedeckten Güterwagen, Gattungszeichen Gs, Gattungsnummer 06, gebaut.

Die Gleitlagerradsätze werden über Einfachschakengehänge und sechslagige Blattragfedern abgefedert. Das geschweißte Untergestell wird durch ein ebenes Sprengwerk unter den Langträgern verstärkt. Neben der Druckluftbremse sind teilweise Handbremse und Bremserhaus vorhanden. Das Tonnendach ist mit Holz verschalt und einer Bitumendecke überzogen.

Kurzbeschreibung Ommu-Wagen (Reko-Wagen)

Ab 1954 übernahm das Raw Magdeburg die Rekonstruktion der Austauschbauwagen der Gattung Omm, Gattungsbezirk Linz. Die Reko-Wagen der Gattungs-Nummer 42 erhielten UIC-Rollenlager-Radsätze, die über Einfachschaken und neun- bzw. achtlagige Blatt-Tragfedern abgefedert wurden. Das geschweißte Untergestell stimmt mit dem der Wagen der Gattungs-Nummer 43 überein, besitzt also auch ein räumliches Sprengwerk. Die Druckluftbremse wird teilweise von einer bühnenbedienbaren Handbremse ergänzt. Die Seiten- und Stirnwände sind mit Blech beplankt. Die Stirnwände wurden, außer auf der Bremserbühnenseite, klappbar gebaut. Der Fußboden besteht aus Holz.

Kurzbeschreibung Gm-Wagen

Ab 1964 entstanden durch die Modernisierung vorhandener Wagen die sogenannten „Teil-Mod-Wagen" der Gattungs-Nummer 04. Das Laufwerk erhielt Rollenlager-Radsätze mit Einfachschakenaufhängung. Die alte Bremseinrichtung wurde durch eine Druckluftbremse der Bauart KE-G abgelöst. Das geschweißte Kastengerippe ist bis 1,30 m über dem Fußboden mit Holz, darüber mit 2 mm starkem Blech beplankt. Auch das Dach besteht aus 2 mm starkem Blech. Der Fußboden ist zur Holzeinsparung im Bereich der Seitenwände aus 5 mm starkem Riffelblech hergestellt.

Kurzbeschreibung GGhrsz-Wagen

Ab 1964 wurden aus der VR Rumänien, Waggonfabrik Arad, Einheitsgüterwagen der Regelbauart nach den damaligen Vereinheitlichungsmerkmalen des UIC-Merkblattes 571-2 beschafft. Die Einheitsdrehgestelle (Bauart Niesky) besitzen Rollenlager-Radsätze. Die Druckluftbremse, Bauart KE-GP, wird von einer Hand- oder Feststellbremse ergänzt. Das geschweißte Kastengerippe ist mit 2,5 mm gesicktem Blech geplankt. Die Schiebetüren haben im unteren Teil Entlastungsklappen. In jeder Seitenwand befinden sich vier Lüftungsklappen. Der Holzfußboden enthielt anfangs

Fortsetzung auf S. 24

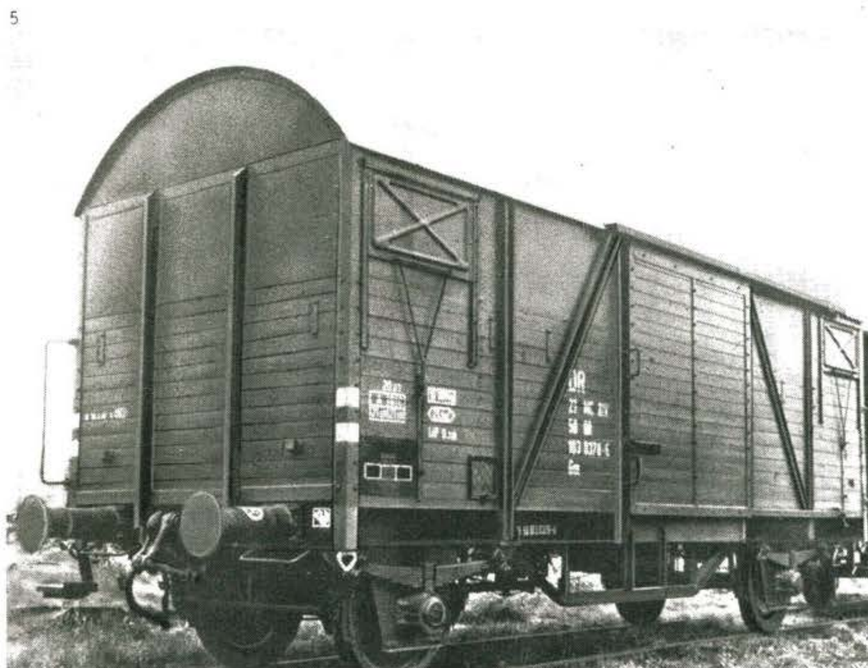
5 Gm-Wagen

6 Skizze vom Gm-Wagen

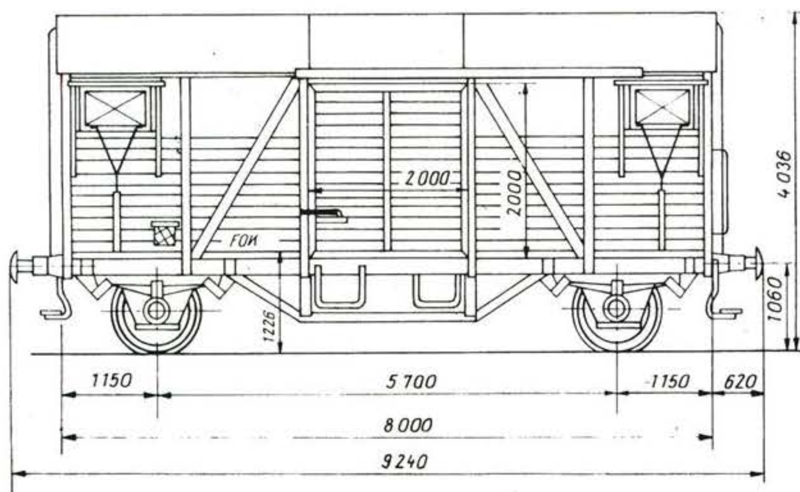
7 GGhrsz-Wagen

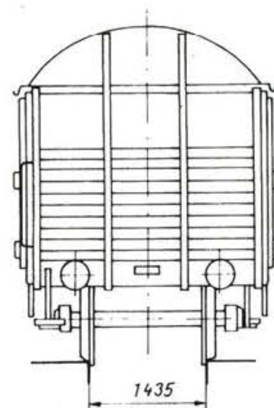
8 Skizze vom GGhrsz-Wagen (I bis V: Getreideentladetrichter)

5

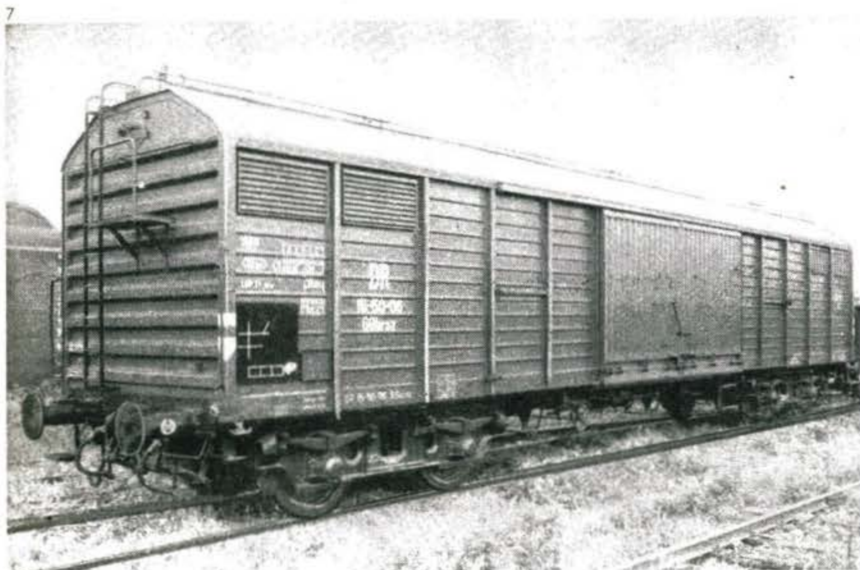


6





7



Gattungszeichen bis 1968	Gs	Gm	Ommu	GGhrsz	OOmtu	Ommbu	Ommu	Glmms
1968 bis 1980	Hks-t	Glm	El-u	Gags-v	Fadrr	F	Es-u	Gbs
ab 1980	Hkms	Glm	El	Gags-v	Fal-zz	F	Es	Gbs
Wagennummer, bis 1968	06-01-00		42-30-00	15-50-00				
1968 bis 1980	2150000	1031000	5569000	1990000	6771821	6000000	5520000	1500000
ab 1980	2200000	1031000	5569000	1990000	6553000	6000000	5520000	1500000
Wagen-Gattungs-Nr.	06	04	42	15	47	40	40	14
Leitzahl	06	04.3	42.0	15	47.0147	40.2	40.0	14.05
Gattungs-Schlüssel-Nr.	2220	1160	5570	1992	6553	6001	5520	1500
Baujahr	1950	1964	1954	1963	1965	1963	1964	1966
Ladefläche (m²)	21,3	22,1	24,0	39,0	—	24,5	24,5	33,2
Laderaum (m³)	45,6	46,4	38,4	92,0	75,0	36,8	36,0	80,0
Lademasse (t)	16,5	20,0	24,5	55,0	51,5	28,0	28,0/27,0	25,0
Tragfähigkeit (t)	17,5	21,0	25,5	57,0	53,5	29,0	29,0/28,0	26,0
Eigenmasse (t)	11,44/ 11,90	11,1	11,5	22,4/ 22,75	26,4	9,35/10,35	10,8/11,6	14,0
(ohne/mit Handbremse)								

8

Mitte Wagen

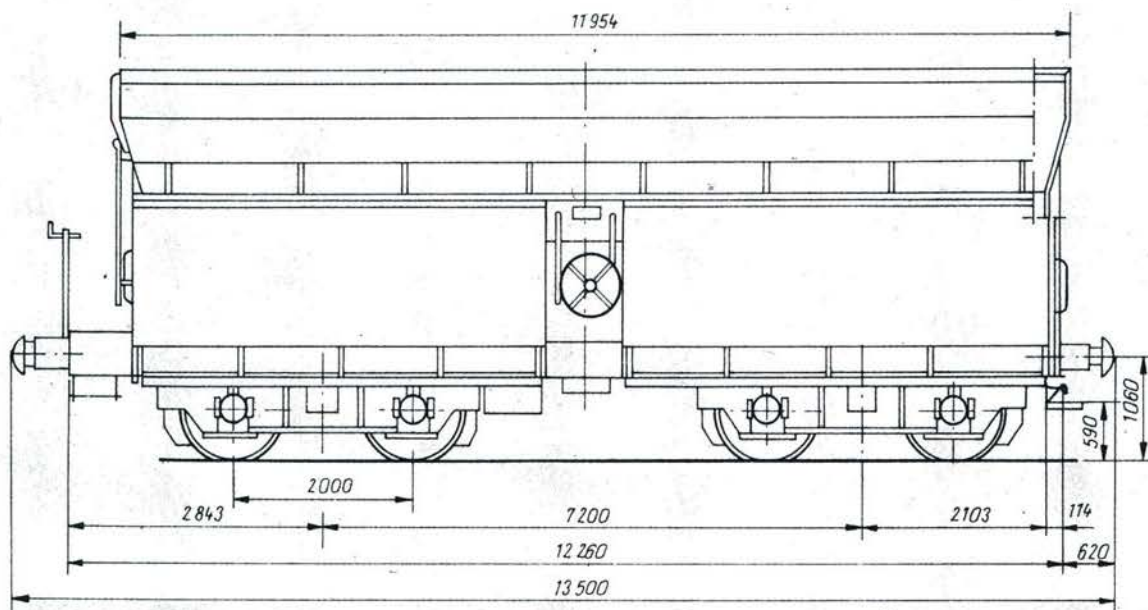
fünf Entleerungstrichter für die Getreideentleerung, die später abgebaut wurden. Das Blechdach ist in der Mitte als Laufsteg ausgebildet und besitzt drei Ladeluken. Die Wagen hatten ursprünglich eine durchgehende Dampfheizleitung, die später abgebaut wurde.

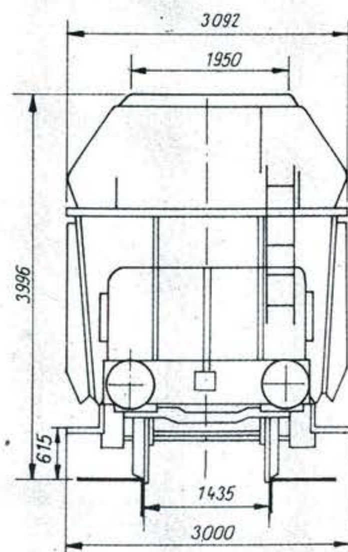
Kurzbeschreibung OOmtu-Wagen
Die 1965 aus der VR Polen, Waggonfabrik, Konstal Chorzow, importierten Selbstentladewagen besitzen Einheitsdrehgestelle der Bauart Niesky. Die KE-GP Druckluftbremse wird von einer Handbremse ergänzt. Der Sattelboden hat eine Neigung von 55°. Das Öffnen und Schließen der Entladeklappen erfolgt pneumatisch über einen Kurbeltrieb mit Totpunktverschluß. Am Kopfstück befinden sich Luftabsperrhähne und Schlauchkupplungen mit einem gelben Farbanstrich für den Luftanschluß. Das Handrad an der Seitenwand ist nur bei schadhafter pneumatischer Entleerungseinrichtung zu benutzen. Die Wagen wurden später mit einer Sattelboden- und Schließkanten-Dampfheizung ausgerüstet.

9



10





9 Ommtu-Wagen

10 Skizze vom OOmtu-Wagen

11 Skizze vom Ommbu-Wagen

12 Ommu-Wagen

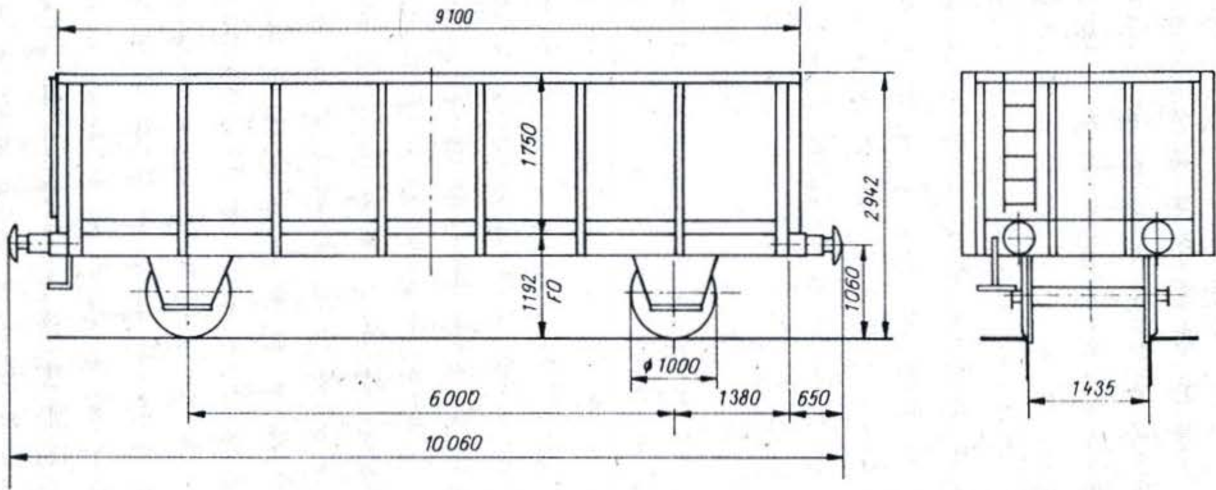
13 Kohlenstaubbehälterwagen, Gattung Zko; man beachte die Beschriftung

Fotos: Werkfoto Waggonbau Niesky (1), Sammlung der Verfasser (6) Zeichnungen: Sammlung der Verfasser

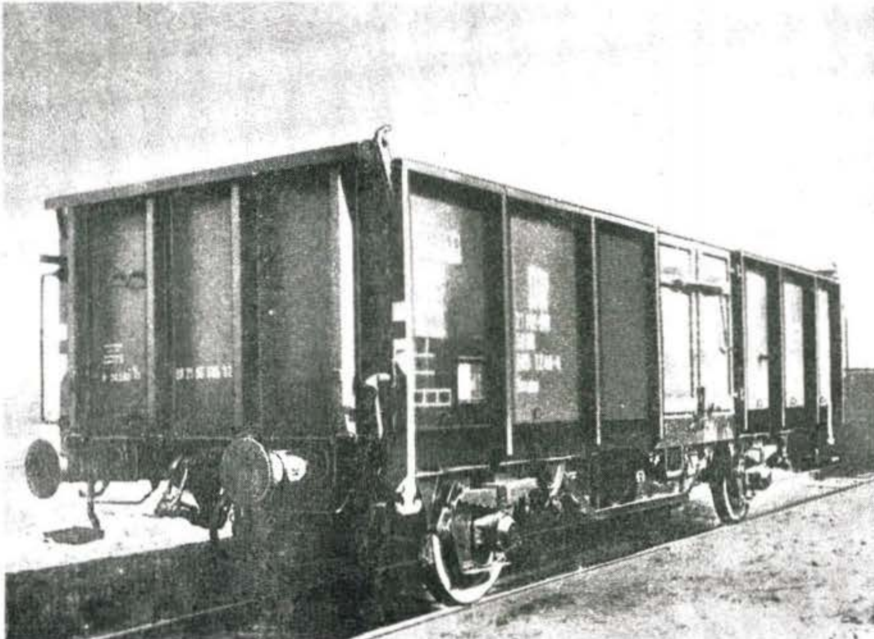
Kurzbeschreibung Ommbu-Wagen
Diese 1963 und 1964 vom Raw Dresden gelieferten offenen Wagen wurden so einfach wie möglich hergestellt. Der Wagenkasten ohne Seitenwandtüren und ohne Stirnwandklappen besitzt einen Stahlfußboden mit zwei Entwässerungsöffnungen. Zum Ein- und Aussteigen in den Laderaum befinden sich innen an der Stirnwand Steigeisen und außen eine Leiter.

Kurzbeschreibung Ommu-Wagen
Im Jahre 1964 begann das Raw Dresden mit dem Bau von Einheitsgüterwagen entsprechend den Vereinheitlichungsmerkmalen des UIC-Merkblatts Nr. 571-1. Dieser Wagen wurde in großen Stückzahlen über viele Jahre hinweg produziert. Das überkritische Laufwerk besitzt ein Doppelschakengehäuse. Auf

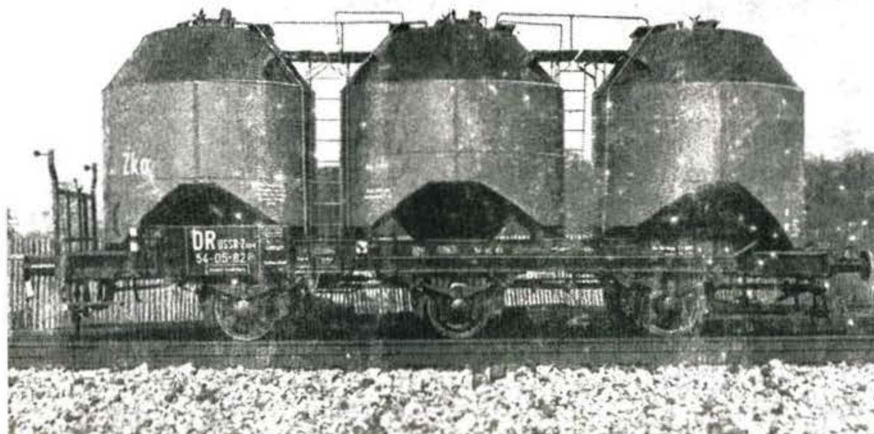
11



12



13



den äußeren Langträgern sind 6 mm dicke Blechvouten aufgeschweißt, die gleichzeitig einen Teil des Fußbodens bilden. Die Kiefernholzbohlen des Fußbodens liegen nur zwischen den Blechvouten. Das Kastengerippe ist mit 4 mm starkem Blech beplankt. Beide Stirnwände sind klappbar, auch auf der Bremserbühnenseite.

Kurzbeschreibung Glmms-Wagen

Der ab 1966 im Raw „Einheit" Leipzig gebaute Einheitsgüterwagen entsprechend den Vereinheitlichungsmerkmalen des UIC-Merkblattes 571-1 wurde später auch aus der SFR Jugoslawien, der SR Rumänien, Spanien und der BRD beschafft und prägt heute in starkem Maße das Bild des gedeckten Güterwagenparks der DR. Der Wagenkasten mit einer Blechplankung besitzt innen im unteren Bereich der Seiten- und Stirnwände eine Holzbeplankung aus Brettern. Für den Einsatz in Reisezügen (Expressgut) gibt es auch eine Variante mit veränderter Bremseinrichtung und mit elektrischer und Dampfheizleitung.

Hinweis:

In der letzten Folge („me" 1/85 S. 20/21) wurden Privatgüterwagen vorgestellt. Versehentlich wurde die „Einstellende Direktion" mit „Gattungsbezirk" bezeichnet. Wir bitten dies zu entschuldigen und verweisen hierzu auf den vsl. im Heft 7/85 erscheinenden und vorläufig letzten Beitrag der Güterwagenserie „Anschriften von 1920 bis heute".

Wolfgang Bahnert (DMV), Leipzig

Eine Gartenbahn in der Nenngröße I

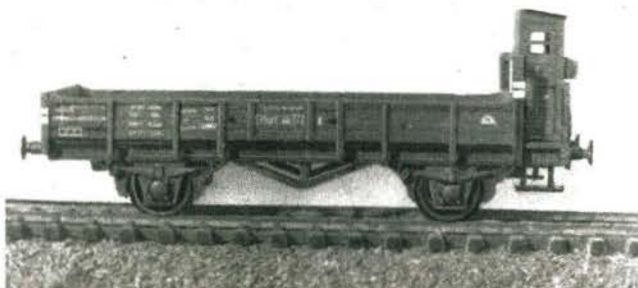


1 Die dampfbetriebene 02 003 aus dem Jahre 1930 verläßt den Tunnel, während die 38 2945 auf den nächsten Einsatz wartet.

Daß der Bau und Betrieb von Gartenbahnen zunehmend Verbreitung findet, ist hinreichend bekannt. Nur sehr wenige Modelleisenbahner haben sich bereits vor mehr als drei Jahrzehnten mit dem exakten Nachbau von Fahrzeugen in großen Nenngrößen beschäftigt. Zu ihnen gehört Peter Bartecki aus Naunhof bei Leipzig. Der 49jährige gelernte Maschinenschlosser betreibt dieses Steckenpferd bereits seit 1949.
Anfang der 50er Jahre begann er mit dem Bau der 38 2945, die einen 20-Volt-Motor erhielt, der über ein Schneckengetriebe angetrieben wird. Im vorigen Jahr wurde das Modell umgebaut und erhielt u. a. neue Drehgestelle am Tender.
Das zweite Eigenbaumodell ist die 74 512. Der Antrieb entspricht dem der 38er. Ende der 60er Jahre wurde der Bau eines Modells der 24 018 in Angriff genommen. Sie erhielt einen Dampfantrieb!
Von 1976 bis 1983 entstand die 80 023, ebenfalls eine echte Dampflok.
Käuflich erworben wurde die 02 003. Dieses Modell baute Walter Hänsel aus Kötzschenbroda im Jahre 1930. 1985 soll die Lok einen neuen Rahmen erhalten und danach als 01 den Gartenbahn-Fahrzeugpark erweitern. Außerdem verkehrt auf dem 6 m × 9 m großen Gleisoval der Gartenbahn ein vorbildgerechter „Donnerbüchsenzug", bestehend aus Ci-Wagen. Sie wurden in klassischer Messingbauweise hergestellt und verfügen über Federpuffer und Schraubenkupplungen. Mittlerweile trat Sohn Ulf (16) in die Fußstapfen des Vaters und baute zwei GII-Wagen, die den Personenzug verstärken.
Die Gartenbahn ist auf den Grundmauern eines ehemaligen Treibhauses aufgebaut.
Die Gleise wurden aus 3-mm-dickem Eisenblech selbst hergestellt und mit den Schwellen verschweißt. Die elektrisch betriebenen Triebfahrzeuge werden mit Hilfe eines Mittelleiters – er besteht aus 3-mm-starkem und auf Pertinaxstücken befestigten Messingdraht – mit Strom versorgt. Später soll das Modellgleis auf Messingprofil umgerüstet werden. Einige Eisenbahnhochbauten aus wetterbeständigen Materialien werden in nächster Zeit die Anlage vervollständigen.
Aber nicht nur große Bahnen und Fahrzeuge gehören zum Freizeitprogramm von Peter Bartecki. Als Mitglied der ehemaligen AG 6/24 baute er für die N-Gemeinschaftsanlage „Fährhafen Saßnitz" eine Lok der BR 41. Eine weitere 41er, allerdings in H0 und ebenfalls mit Dampf angetrieben, steht in seiner Vitrine. Mehrere 01-Loks warten im rohbaufertigen Zustand auf ihre Vollendung. Ein A2-Modell der BR 23^{10} entstand aus der PIKO-23 001 in eigener Werkstatt. Es ist ein Preisträgermodell des Modellbahnwettbewerbs.

Eine kleine Wochenendbastelei

Zu den Kleinoden, weil nicht mehr im Lieferprogramm, zählt mittlerweile der PIKO-Omu (alte Katalog-Nr. 5/121–013). Und ausgerechnet solch ein Wagen gelangte in die Hände meiner kleinen Tochter ... Den „Rest" ergab die hier vorgestellte kleine Bastelei!
Aus den noch verwendungsfähigen Seitenteilen sägte ich die brauchbaren Bretterfüllungen und Profile mit der Laubsäge aus, klebte diese wieder „wagenähnlich" zusammen, setzte ein Bremserhaus (VEB Modellbahnwagen Dresden) daran und alles auf ein altes Fahrgestell, welches mit Trittbrettern komplettiert wurde. Einschließlich Anstrich und Beschriftung war damit ein Wochenende ausgefüllt. Nun konnte ein „neuer" Wagen in den Park eingereiht werden.



Der Arbeitswagen X „Erfurt" (DRG-Zeit) paßt, als Bahnhofswagen oder Bauzug-Materialwagen beschriftet, durchaus auch in unsere Zeit. Da die Abmessungen sehr unterschiedlich sind, wird auf Maßangaben verzichtet, denn hier stimmt jeder Achsstand und jede LüP!
Kramen Sie doch einmal in der Bastelkiste und versuchen Sie es. Ich jedenfalls bin meiner Tochter gar nicht mehr so sehr böse ...

Text: P. Eickel, Dresden
Foto: W. Bahnert, Leipzig

2



3



2 Personenzug mit der 24 018. Die Radkörper dieser Lok sind aus Grauguß gedreht und die Speichen ausgefeilt. Die Zugkraft dieses Modells ist allerdings nicht sehr hoch, obwohl die Kolben vergrößert und die Kolbenringe mit Graphitschnur abgedichtet wurden.

3 Für den Bau der 38 2945 benötigte Peter Bartecki rund 5 Jahre! Übrigens: Die Radsätze dieses Modells stammen noch von der früheren Firma Rehse in Leipzig.

4 Auch die 74 512 ist ein hervorragend gelungenes Modell. Diese Lok erhielt ebenfalls Rehse-Radsätze mit eisernen Radreifen, weil beim Gartenbahnbetrieb die Spurkränze scharf laufen würden.

5 Auch die 80 023 wurde mit Grauguß-Scheibenrädern ausgerüstet. Sie erhielt einen Rauchrohrüberhitzer, der sich vorteilhaft auf das Fahrverhalten auswirkt. Durch das Umlegen der Steuerung können alle Dampflokmodelle vor- und rückwärts fahren. Der auf dem Foto zu sehende zweite GII-Wagen (links) ist noch nicht lackiert.

Fotos: Verfasser

4



5



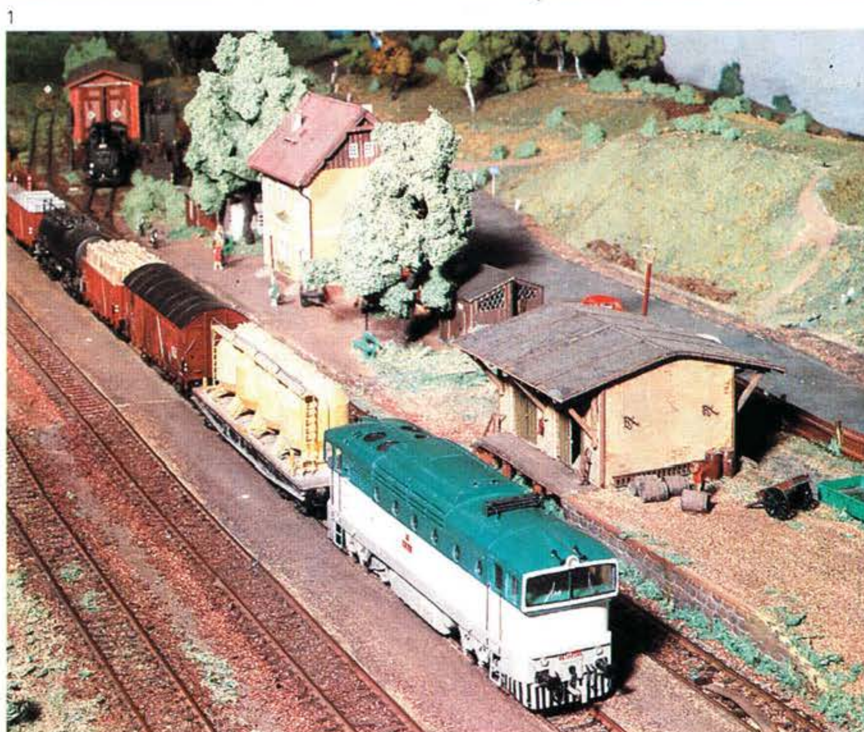
Modellbauer im Freundesland

Triebfahrzeuge für eine Heim- oder Gemeinschaftsanlage zu bauen, wird zurecht als hohe Schule des Modellbahnbaus bezeichnet. Perfekt beherrscht das Zdenek Vais aus Usti n. Labem, von Beruf Elektroingenieur, in der ČSSR. Selbst Eisenbahner, ist er Mitglied des Modellbahnklubs, der im Lokdepot Usti nad Labem aktiv arbeitet. Zahlreiche Lok- und Wagenmodelle baute er bisher, und auf seiner 1,20 m × 5,75 m großen H0-Heimanlage wird echte ČSD-Atmosphäre vermittelt.

Das Motiv: eine Nebenbahn. Sie beginnt im Bahnhof Polesi, wo lediglich drei Gleise für Zugfahrten vorhanden sind. Lade- und Anschlußgleise dienen dem Güterverkehr. Außerdem gehören dazu ein eingleisiger Lokschuppen, eine Bekohlungsanlage und ein weiteres Stumpfgleis, auf dem Reserveloks oder Triebwagen abgestellt werden. Die Anlage ist mit Flachrelais ausgerüstet. In das Pilz-Schwellenband wurde verkupfertes Eisenprofil eingezogen. Die Schotterimitation besteht aus eingefärbten Sägespänen.

Vorhanden sind ausschließlich Formsignale, die vorbildgerecht dem alten ČSD-System entsprechen. Die Landschaftsdecke entstand auf einem Holzskelett, das mit Stoff überzogen und mit PVAC-Kaltleim behandelt wurde. Die Oberfläche ist wiederum mit Sägespänen, aber auch Geländematten gestaltet.

Die Bäume bestehen aus gefärbten Schwammteilen, die an Drahtstämmen befestigt sind. Die so hergestellten Laubbäume sehen verblüffend echt aus! Sämtliche Gebäude entstanden aus Holz und Pappe in Anlehnung an böhmische Vorbilder. *Wb.*

1


1 Soeben ist in Polesi ein Nahgüterzug, gezogen von einer „Klapperschlange" (T 478.3070), eingefahren. Eisenbahner und Freunde der Eisenbahn bezeichnen Loks der BR 478 liebevoll als „Klapperschlangen".

2


2 Eine Lok der ČSD-BR 524 überquert mit einem Durchgangsgüterzug die Brücke, um eine verdeckte Kehrschleife zu erreichen. Die Lok der BR 365 verläßt mit einem Personenzug – er ist auf dem Bild nicht zu sehen – den Bahnhof Polesi.

3


3 Daß Zdenek Vais auch ein erfahrener Lokbauer ist, soll dieses Foto vom Modell der 414. 065 vor dem Empfangsgebäude des Bahnhofs Polesi beweisen. Ebenfalls beim Lokbau bewährt sich Papier, das vorher in Polystyrollösung getränkt wurde. So werden die Messingkessel selbstgebauter Modelle mit derartigem Papier beklebt. Darauf lassen sich die Armaturen exakt nachbilden.

Fotos: H. Darr, Reichenbach

Dipl.-Ing. Peter Eickel (DMV),
Dresden

Das gute Beispiel

Bahnbetriebswerke

Das Herz eines jeden Modelleisenbahners schlägt beim Anblick einer Dampflokomotive – sei es im Original oder Modell – schneller. Weder gelungene Wagen- noch Gebäudemodelle lösen im allgemeinen Faszination aus. Doch ehrlich, wie stiefmütterlich „behandeln" wir oftmals unsere Dampflok-Modelle? Ob auf Heim- oder Gemeinschaftsanlagen – sie sehen nach vollbrachtem Dienst meistens doch nicht die typischen Bahnbetriebswerke wie ihre großen Vorbilder. Irgendwie und irgendwo auf der Modellbahnanlage abgestellt warten sie auf ihren nächsten Einsatz.
Wer sich der Mühe unterzieht und alle Hefte des „me" nach solchen Lok-Behandlungsanlagen durchstöbert, wird nur wenige Veröffentlichungen zu diesem Thema finden. Nur gut, daß unsere kleinen 01.5er, 03er oder 41er nicht wirklich Kohle, Wasser, Öl und Sand benötigen ...
So waren im „me" von 1982 bis 1984 lediglich zwölf Objekte mit Bahnbetriebswerken vorgestellt worden. Und dabei handelt es sich vorrangig um Motive auf Heimanlagen wie von Joachim Schnitzer, Kleinmachnow, und Ulrich Schulz, Neubrandenburg. Obwohl eigentlich Gemeinschaftsanlagen über den dafür notwendigen Platz verfügen, wird diesen Details nur selten die genügende Aufmerksamkeit gewidmet. So wäre es völlig indiskutabel, von Bahnbetriebswerken auf den Gemeinschaftsanlagen der AG 3/9 Dresden-Neustadt oder der AG 3/4 Meißen zu sprechen (vgl. „me" Heft 8/1984 und 6/1983). Rühmliche Ausnahme bleibt zumindest entsprechend dem veröffentlichten Abschnitt im „me" Heft 1/1984 die AG 2/12 Zittau, obwohl auch in diesem Bw kein Kanal zu erkennen ist.
Aber was gehört denn nun eigentlich zum Bahnbetriebswerk? Genau das wollen wir mit wenigen Worten, vielen Bildern und einigen Gleisplänen nahebringen. Wandeln wir das Thema einer beliebten Beitragsfolge etwas ab und begeben wir uns mit „Kohle, Wasser, Sand und anderem" dorthin, wo sich die stolzen Dampfrösser behandeln, restaurieren lassen ...
Ideal wären für alle Dampfloks nach schwerem Dienst die folgenden Stationen:
- Kohlen fassen
- Kanal – ausschlacken, Rauchkammer leeren, Wasser nehmen und ggf. abölen und ergänzen der Ölvorräte
- Sand auffüllen
- Lokschuppen (Zufahrt über Drehscheibe, Schiebebühne oder Weichenstraße).

Doch auch das große Vorbild bietet nicht immer den Platz für derartige großzügige Anlagen, so daß häufig Sägefahrten unumgänglich sind, um an die jeweiligen Behandlungsanlagen zu gelangen. Nutzen wir diesen Umstand und „drücken" wir unser Bw etwas in die Ecke. Damit sparen wir Platz und können trotzdem alle notwendigen Anlagen nachgestalten.
Die in diesem Beitrag enthaltenen Abbildungen werden nur nach ihrem Aufnahmeort beschrieben, unabhängig davon, ob es sich dabei um Einsatzstellen, selbständige Bw usw. handelt. Viele der vor Jahren auf den Film gebannten Objekte sind noch heute in Betrieb.
Beginnen wir mit der *Bekohlung*. Gleich vorab: Die Handbekohlung von Sturzbühnen o. ä. bleiben in diesem Beitrag unberücksichtigt. Die einfachste Art, Lokomotiven zu bekohlen sind unverkleidete Drehkrane, teilweise schon mit Schutzdach versehene Drehkrane und

1

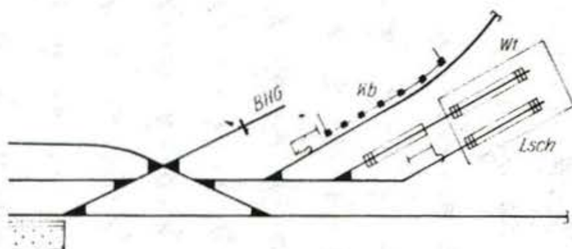


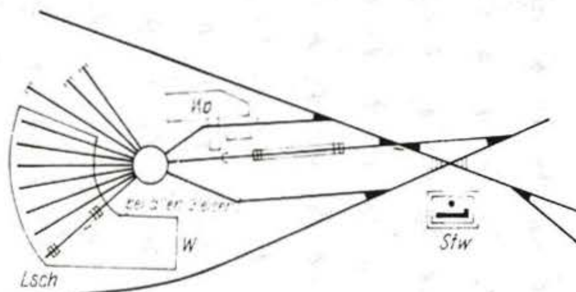
2

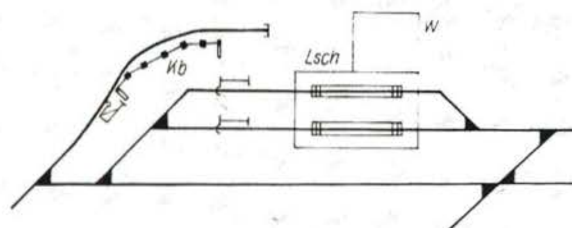


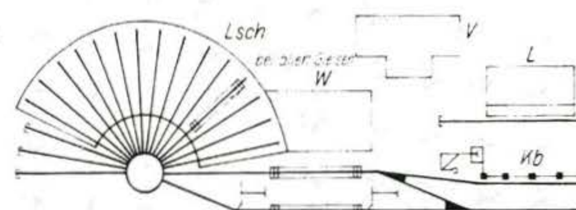
1 Einfacher Kohlenladekran mit Kohlenhunt (auf Feldbahngleis), in Bildmitte sind Reste des Kohlenbansens zu erkennen.

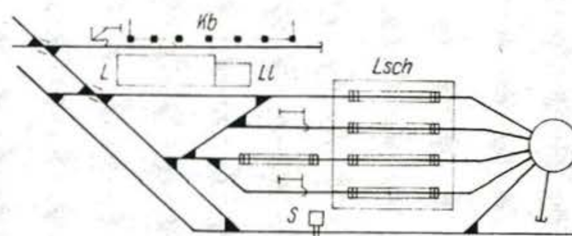
2 Einfacher Kohlenladekran ohne Schutzdach

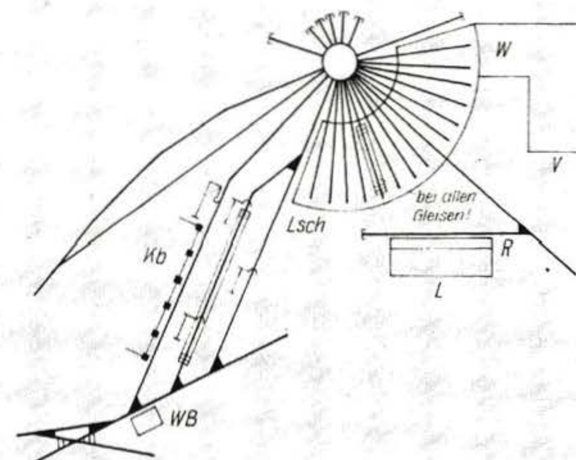


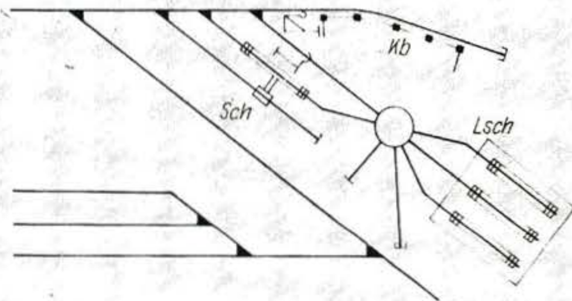


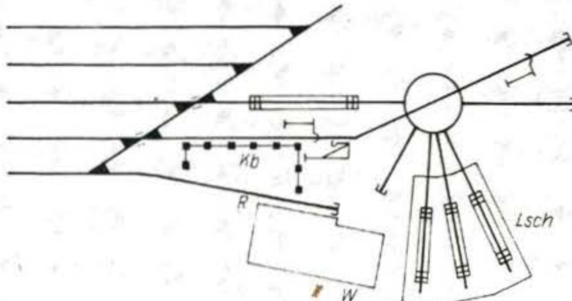












Abkürzungen und Zeichenerklärungen

Ka	Kantine	So	Sozialgebaude
Kb	Kohlenbansen	Stw	Stellwerk
La	Labor	T	Tankanlage
L	Lagergebäude	V	Verwaltung
Ll	Lokleitung	WB	Wärterbude
Lsch	Lokschuppen	Wt	Wasserturm
Lü	Lokübergabestelle	W	Werkstatt
R	Rampe		Wasserkran
S	Sandturm		Kohlenladekran
Sch	Schlackenaufzug		Kanal, Arbeitsgrube
Sst	Schornstein		

über den Tender beförderte Kohlehunte. In diesen Fällen lagern die Kohlen in einem Bansen oder in freier Schüttung neben dem Kran. Diese Bekohlungsart finden wir übrigens auch bei Schmalspurbahnen. Des weiteren haben moderne Anlagen, wie u. a. dieselelektrische Raupendrehkrane mit Greifern, die „Veteranen" abgelöst. Ladekrane, auf denen das Personal weitestgehend vor Witterungsunbilden geschützt ist, bieten etwas mehr „Bedienungskomfort". Immerhin läßt eine solche Kranart auf regen Lokbetrieb schließen, und das Personal dürfte kaum den Kran verlassen haben. Würden sich diese Anlagen nicht durchaus für ein größeres Bahnbetriebswerk eignen? Das beliebte MAMOS-Modell käme hier durchaus in Frage.

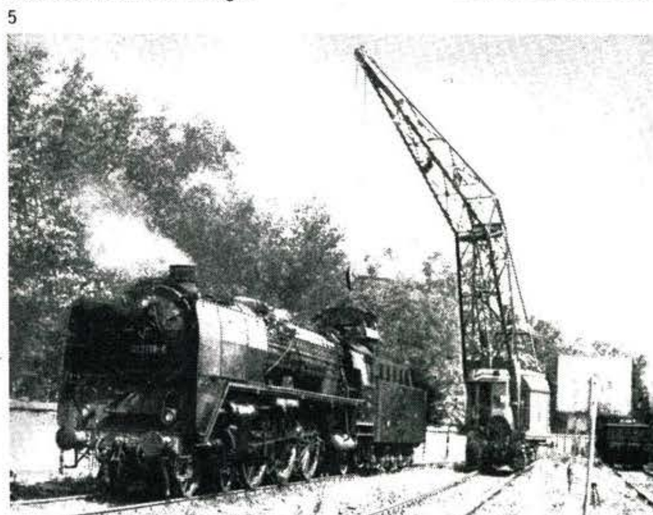
3



4



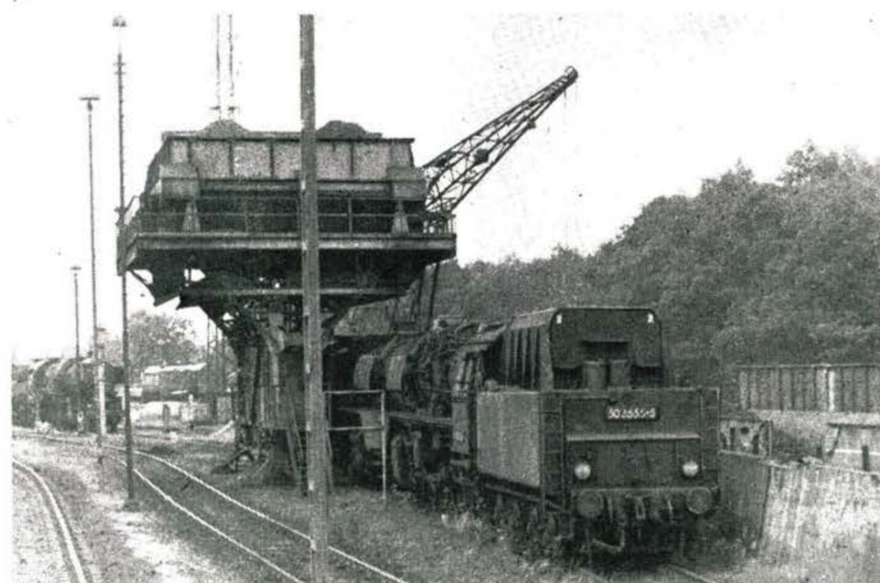
5



6



7



Heute ist es allgemein üblich, die Lokomotiven mittels Eisenbahndrehkrane (EDK 6 oder 10) zu beladen. Abb. 5 zeigt einen solchen EDK im Einsatz.
Für große Bahnbetriebswerke eignen sich Hochbunkeranlagen mit Schütttrichtern. Das Foto verdeutlicht, wie ein EDK den Hochbunker belädt, damit eine gewisse Reserve schafft und die Loks kontinuierlich Kohlen erhalten können. Solche Anlagen empfehlen sich natürlich nicht für ein Nebenbahn-Bw. Erkennen Sie das im Bild dargestellte MAMOS-Modell einer Bekohlungsanlage wieder? Es existiert nämlich tatsächlich in Pockau-Lengefeld und eignet sich insbesondere für das Motiv einer Nebenbahn.
Damit wären die gebräuchlichsten Bekohlungsanlagen vorgestellt. Bleibt für den Modelleisenbahner festzustellen: Die handelsüblichen Modelle für die Nenngrößen TT und H0 lassen sich für fast alle Bw-Arten verwenden, lediglich Hochbunkeranlagen müssen noch in eigener Regie entstehen, wozu jedoch einige im „me" veröffentlichte Bauanleitungen Anregungen geben könnten.

3 Kohlenladekran mit „Maschinenhaus"

4 Kohlenladekran, der für das MAMOS-Modell Vorbild gewesen sein könnte.

5 Bekohlung einer BR 01 mit Hilfe eines EDK 6

6 Bekohlungsanlage mit Laufkatze und Kohlenhunt. Pockau-Lengefeld 1978

7 Hochbunker mit Trichterschüttung, Falkenberg (E.) 1984

Fotos: M. Malke, Leipzig (1, 2, 3, 5, 6), W. Bahnert, Leipzig (4, 7)

Fortsetzung im „me" 6/85

Christoph Bartsch, Zschopau

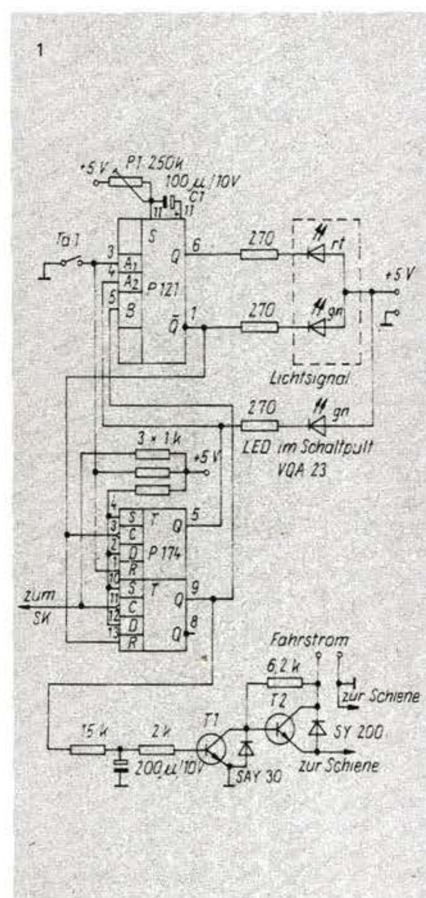
Lichtsignal mit Zugbeeinflussung und selbständiger Rücksetzung

Auf vielen Modellbahnanlagen werden Signale mit Impulsbetrieb nicht wieder auf den Begriff Hl 13 (Halt) zurückgeschaltet. Deshalb entschloß ich mich für den Bau von Signalen, die sich selbständig auf Hl 13 zurückschalten. Die Abweichung zum Vorbild erscheint in diesem Falle geringer, als die ständig „offenen" Signale. Ihr Einsatz dürfte auf vollautomatischen Ausstellungsanlagen wesentlich günstiger sein.

Bevor die Wirkungsweise der Schaltung des Lichtsignals mit Zugbeeinflussung nach Abb. 1 erläutert wird, noch der Hinweis, daß L und H binäre Signale sind, die nach bestimmten Regeln der Schaltalgebra logische Verknüpfungen darstellen. Näheres dazu kann man im „me" 1/81 auf S. 15 (Beilage) nachlesen.

Im Ausgangszustand liegt der Ausgang Q des P121 auf L (0,8 V) und der Ausgang Q̄ auf H (3,5 V). Dadurch leuchtet die rote Leuchtdiode (LED) des Lichtsignals. Durch den vom Zug betätigten Schienenkontakt SK wird der Eingang C des unteren Flip-Flop – der Schaltkreis P 174 enthält die beiden Flip-Flops – auf Massepotential geschaltet. Dies bewirkt am Ausgang Q (Pin 9) ein Umschalten von L auf H und damit über die mit T 1 und T 2 gebildete Anfahr- und Bremsschaltung ein kontinuierliches Anhalten des Zuges. Gleichzeitig bekommt der Eingang B des P 121 das H-Signal, so daß er zum Umkippen vorbereitet wird. Wird danach durch die Taste Ta 1 der Eingang A 1 des P 121 auf L gesetzt, wechseln die Ausgänge ihren Pegel, so daß statt der roten die grüne LED im Signal aufleuchtet. Gleichzeitig wird über den Eingang R das untere Flip-Flop zurückgesetzt. Am Pin 9 steht wieder L, und der Zug setzt sich dadurch in Bewegung. Nach der durch P1 und C1 vorgegebenen Zeit nimmt das Lichtsignal wieder die Stellung „Halt" ein.

Drückt man nun Ta 1, wird der Ausgang Q des oberen Flip-Flop (Pin 5) auf L gesetzt (grüne LED im Schaltpult leuchtet). Da aber Eingang B des P 121 noch auf L liegt, kippt der P 121 noch nicht. Das Signal zeigt also noch Hl 13. Schaltet der Zug nun den Schienenkontakt, entsteht, wie oben schon beschrieben, am Ausgang Q des unteren Flip-Flop H. Dies bewirkt über den Eingang B des P 121 ein Umstellen auf Hl 1. Das L-Potential an Q bewirkt am Eingang R des unteren Flip-Flop ein sofortiges L am Ausgang, so daß die Bremsung nicht eingeleitet wird. Vom Zurückkippen des Signals auf Hl 13 wird das obere Flip-Flop über den Eingang C wieder auf Q = H gesetzt, so daß die grüne LED im Schaltpult verlischt.



1 Lichtsignal mit Zugbeeinflussung

2 Lichtsignal ohne Zugbeeinflussung

3 Zählrichtung der Schaltkreisanschlüsse

4 Typenvorschlag für die Leuchtdioden in Signalen

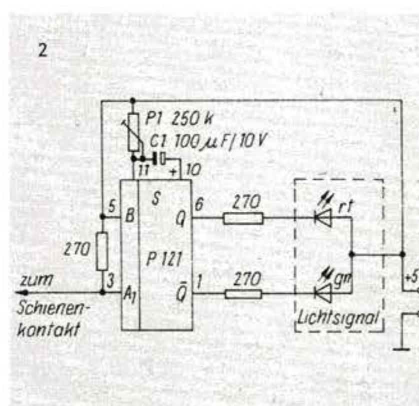
Zeichnungen: Verfasser

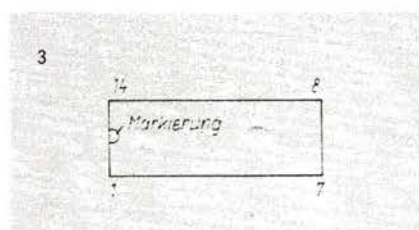
Wird der Eingang A 1 des P 121 durch einen Schalter ständig auf Massepotential gehalten, schaltet jeder Zug am SK das Signal auf Hl 1. Wer allerdings ausschließlich diesen Fall wünscht, kann die vereinfachte Schaltung nach Abb. 2 verwenden.

Wird die Strecke nur von einem Zug befahren, kann man auf Gleistrennstellen im Signalbereich verzichten.

Die Anfahr- und Bremsschaltung ist für die Nenngröße N dimensioniert. Die Transistoren stammen aus dem Bastlerbeutel 7. Für T 2 müssen die 500-m-W-Typen eingesetzt werden.

An Pin 14 der beiden Schaltkreise wird die Betriebsspannung von +5 V und an Pin 7 die Masse angeschlossen. Bei allen Widerständen reicht eine Belastbarkeit von 0,1 W.





4

rot	gelb	grün	
VQA 13-1	VQA 33	VQA 23	5 mm ⌀
VQA 17	VQA 37	VQA 27	3 mm ⌀
VQA 15	VQA 35	VQA 25	Miniausführung

Vorschau

Im Heft 5/1985 sind vorgesehen:

Gedanken zum 40. Jahrestag der Befreiung vom Hitlerfaschismus;
„Feuer – Wasser – Kohle!"
– Nie wieder Krieg!;
Messeneuheiten;
Eine neue Folge zum Thema Werklokomotiven;
Rostocker Schnellbahn;
Gemeinschaftsanlage Netzschkau;
Anlagenvorschlag „Lauscha"

modell eisenbahner **forum**

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind.

Verk. **„Modelleisenbahner" Hefte 11/54–12/83,** nur kompl., geb., f. 260,– M
H. Grahmann, 4732 Bad Frankenhausen, Klosterstraße 17

Diverse **Eisenbahn- u. Modellbahnliteratur** zu verkaufen.
Hagen, 6851 Harra, Nr. 16

Biete **„Die Dampflokomotive",** Reprint von 65, Aufl. 84, neuw., 60,– M.
Suche **BR 106 (H0)** oder **BR 44** (Eigenbau), nur Tausch, mit Wertausgleich.
Jarraß, 3250 Staßfurt 3
Straße der Solidarität 44

Biete **für BTTB Gleise und Weichen,** 150,– M; **Signale,** 40,– M; Wagen, 70,– M; **BR 118.2,** 40,– M.
Suche **in H0 BR 01⁵, 41, 86.**
S. Bachmann, 7560 W.-Pieck-Stadt Guben
Kaltenborner Straße 154

Verkaufe 5 Bd. Helmholtz/Staby **„Entwicklg. d. Dampflok",** 530,– M; **Schmalspurbahn-Archiv,** 36,– M.
Höfer, 1241 Langewahl

Kaufe **Diesel-, Triebwagen-, Reisezugwagen-Archiv, Harzquer-, Brokken-, Selketal-, Spreewald-, Muldenthalbahn, „Schmalspurbahn der Oberlausitz", EB-Jahrbücher 1971** u. **1981** (auch Tausch mögl.).
Bitte Preisangaben an:
K. Weirauch, 6602 Berga (Elster)
August-Bebel-Straße 50

Verk. **„Der Modelleisenbahner"** Jahrg. 1969–84, kompl., Bestzust., 210,– M.
M. Großmann, 1170 Berlin
Mittelheide 33

Modellautos in H0 älteren Typs zu kaufen gesucht.
Schumann, 1125 Berlin
Gropiusstraße 3

Verkaufe umfangreiche **Modellbahnanlage, Nenngr. TT,** für 750,– M.
Schekatz
3240 Haldensleben
Büstringer Straße 42

Wer kann helfen?
Suche **Bild- u. Textmaterial** der Lockwitztalbahn. Suche weiterhin **Blech-, Papp- und Glasschilder** dieser Bahn. Tausch möglich.
U. Sendler, 8030 Dresden
Rauchstraße 6, 84–72

Biete **„Bilder von der Eisenbahn", „Umzeichnungsplan 1925 der DRG", Straßenbahn-Archiv 3.**
Suche **„ME" Hefte 1–8, 12/69, 1–12/70, 1, 2, 8/72, 1–4, 6–12/73, 1, 4, 5/74, Oberlicht D-Zugwagen** (H0).
Olaf Polenz
4607 Reinsdorf-Süd
Gartenstraße 11

TT-Anlage, 200 cm × 180 cm, **3 Stromkreise, Hauptbahn m. abzweig. Nebenbahn, roll. Mat.** nach Wunsch viel **Schienenmat.** f. 1000,– M zu verkaufen.
Dietmar Schneider
6603 Elsterberg
Greizer Straße 21

Suche **H0 BR 42, 50, 58** (Eigenb.), **91, 95** (Eigenb.), **BR V 200, E-Triebwagen 175** (Eigenb.), **Gehäuse BR 50, 42,** und **E 11** blau, **Lokschilder BR 01** oder **03.**
Biete **H0 ES 499** blau, **BR 185, BR 106 TT, BR 92, 211, V 36,** rot, und **Lokschild BR 50.**
G. Möske, 2900 Wittenberge
Rosenweg 4

Tausche **Uhrwerk-Schlepptender-Loks Kraus Nr. 440, K. Bub Nr. 4100** sowie **H0 BR 106** u. **BR 185** gegen anderes **rollendes Material in H0.**
H. Freytag, 9512 Kirchberg 2
Dorfstraße 10

Verkaufe **TT-Anlage,** 1,10 m × 1,80 m, für 450,– M.
Suche **Fahrzeuge in H0ₑ oder H0ₘ.**
Th. Rohmann, 2151 Göhren
Dorfstraße 57

Verkaufe an Liebhaber **Märklin-Eisenbahn m. viel Zubehör,** für 800,– M.
Karl-Heinz Kuczka
9532 Wildenfels
Weinleithe 15
(anzutreffen nur sonntags von 9.00 bis 13.00 Uhr)

Biete **Oldtimerfahrzeugsammlung ESPEWE, Igra u. Matchbox, Matchboxmodelle der kleinen Serie,** auch älteren Typs, sehr gut erh., evtl. Verk., nur kompl. f. 700,– M.
Suche **Drehscheibe in H0, H0-Loks der BR 38,** (Eigenb.), **42, 86, 50.**
J. Schönfelder, 7543 Lübbenau
Dr.-A.-Schweitzer-Straße 21

Biete **TT-M61** (2532), **2 Pers.-Wg.** (3210) **Zeuke, 1 Gepäckwg.** (3410), **3 Pers.-Wg.** (3125), **2 Rungenwg.** (4510), **1 Bahnpostwg.** (3810) rep.-bed., **1 BR 23** (Zeuke), rep.-bed.
Suche **1 BR 110** (2540), **1 Reisezugwg.** (3620), **1 O-Wg.** (4240).
G. Ziegler, 4820 Nebra
Oberteich 1a

Suche für **Spur 0,** 32 mm (Zeuke), **Schnellzuglok FD 50, Wagen und div. Zubehör u. Ersatzteile.**
Angebote mit Preis an:
Lothar Meyer
2790 Schwerin
Rostocker Straße 7

Suche **H0 BR 50,** stahlblau, grau, **m. Tenderantrieb, BR 42,** grau, **VT 137 Mittelwagengehäuse** in Rot/Elfenbein, **E 63** und **TT E 70.**
U. Gabler
9275 Lichtenstein
Angergasse 31

Biete in **H0ₑ Wagen** und **Schienenmaterial** („technomodell"), **in H0 rollendes Material** und **Sonderzubeh.** (Liste anfordern!) und **Literatur „Die Dampflok", Dampflok-Archiv, „Modellbahnlexikon"** u. a. mehr,
nur im Tausch gegen **BR 99** und **Rollwagen von HERR.**
Dr. Pniok, 9545 Zwickau
August-Schlosser-Straße 3

Biete **Dampflok-Archiv 4,** 19,– M; **"Windbergbahn",** 12,– M; **„Kleinbahn d. Altmark",** 11,– M; **„Leipzig–Dresdner Eisenbahn-Comp.",** 15,– M; **„Links u. rechts d. kl. Bahnen",** 8,– M; **„100 Jahre Saalbahn",** 8,– M.
Suche **„Schmalspurb. in Sachsen", „Franzb. Kreisbahnen", „Rügensche Kleinbahnen", „Muldenthalbahn".**
Reinhard Funke, 8300 Pirna-Copitz
W.-Richter-Straße 12

Verkaufe **Bing-Modellbahn-Material,** Baujahre ca. 1900–1908, Spurweite 48 mm (Loks, Wagen- und Gleismaterial), gesamt 650,– M.
Zuschriften an:
M. Hannusch, 7513 Cottbus
Sachsendorfer Hauptstraße 20b

Suche **Dampflok in Glasers Annal.,** Bd. 1–2, **„BR 01", „BR 44", „Bahnl. DDR", „Reisezugw.-Archiv",** Güterzugw.-Archiv, **„Spreewaldb.", „Die Dampflok", „Schiene, Dampf u. Kamera", „75 J. Heidekrautb.", „Wismar u. seine Eisenb.", „100 J. Flöhatalb.", „Denkmalgeschützte Kleinb. im Ostseeb.", „Triebwg.-Arch.", „Rollen, Schweben, Gleiten", „Straßenb.-Archiv"** 1, 2, 3, **„Entwickl. d. Dampflok 1835–1920"; „Eisenb. in Wort u. Bild", „Lexikon Modelleisenb."**
Lehmann, 7021 Leipzig
Zerbster Straße 5

Biete **Umzeichnungsplan der DRG, Eisenbahnkal. 82/83/84, Modellbahnkal. 81/82/84/85, Broschüren: 89 1004, Wismar u. seine Eisenb., Hainsberg – Kipsdorf/Freitag – Possendorf, Modellbahnbücherei, Bd. 10, EB-Jahrbuch 1984.**
Suche **„Mecklenb.-Pomm. Schmalspurb.", „Rügensche Kleinbahnen", „Franzburger Kreisb.", „Schmalspurb. in Sachsen"** (evtl. gegen **„Reisen m. d. Dampfb."**).
A. Mäser, 8700 Löbau
Herwigsdorfer Straße 52

Mitteilungen des Generalsekretariats

Neugründungen

Folgende Arbeitsgemeinschaften wurden gegründet und haben sich unserem Verband angeschlossen:

8019 Dresden
Vors.: Uwe Henkel,
Gerokstraße 38/406

5320 Apolda
Vors.: Ingo Taubner,
Schillerstraße 9

2820 Hagenow-Land
Vors.: Peter Deppe,
Bahnhofsplatz 2

2420 Grevesmühlen
Vors.: Manfred Hellmann,
Wilhelm-Pieck-Ring 20

AG 3/86 – Burgstädt
Die Arbeitsgemeinschaft 3/86 veranstaltet am 4. und 5. Mai 1985 eine Modellbahnausstellung im Rahmen der Schul-MMM in der POS „Ernst Schneller" Burgstädt, Friedrich-Marschner-Straße. Öffnungszeiten an beiden Tagen von 10 bis 18 Uhr.

AG 4/50 – Erfurt
Am 27., 28. April und 1. Mai 1985, jeweils von 14–18 Uhr Modellbahnausstellung in Erfurt, Schuhfabrik „Paul Schäfer" – Werk III – Karl-Marx-Allee 59.

AG 2/11 – Wilhelm-Pieck-Stadt Guben – DR – Verkehrsmuseum Dresden
Anläßlich der Eisenbahnjubiläen und 750 Jahre WP-St Guben findet am 11. und 12. Mai 1985 in WP-St Guben eine Fahrzeugausstellung mit Triebfahrzeugen und Großgeräten statt. Öffnungszeiten: 10–18 Uhr, Eingang Gasstraße.

Bezirksvorstand Schwerin
Anläßlich der Streckenelektrifizierung Berlin–Rostock wird am 2. Juni 1985 folgende Sonderfahrt mit Traditionszug „Zwikkau" (Eilzug) veranstaltet: Rostock–Güstrow–Malchin–Waren(M.)–Rostock mit den BR 50, 64 und E 18. Rostock ab: etwa 8.00 Uhr, Güstrow ab: etwa 9.00 Uhr, Rostock an: etwa 16.00 Uhr.
Teilnahmekosten: ab Rostock: 23,50 M; Kinder bis 10 Jahre und DMV-Mitglieder: 19,50 M.; ab Güstrow: 18,50 M; Kinder bis 10 Jahre und DMV-Mitglieder: 15,50 M.; einschließlich Mittagessen. Souvenirverkauf im Zuge. Einzahlung per Postanweisung – mit eindeutigen Angaben – bis zum 13. Mai 1985 an: DMV – AG 8/9, 2510 Rostock 5, PSF 40. Versand der Fahrkarten ab: 23. Mai 1985.
In Güstrow veranstaltet das Bw eine Ausstellung elektrischer Lokomotiven (E 04, E 18, E 77, E 94, E 95, 243, 250, 211) vom 31. Mai (14–18 Uhr) bis 2. Juni 1985 (jeweils 10–17 Uhr) auf der Ladestraße am Bahnhof.

AG 4/6/63 – „Traditionsbahn Erfurt"
Die Arbeitsgemeinschaft bietet folgende Diaserien an: Traditionsbahn Erfurt, Serie 1, „Mit 94 1292"; Serie 2, „Mit 89 1004"; Serie 3, „Mit 89 6009"; Serie 4, „Mit 74 1230" und Serie 5, „Traditionsbahnhof Erfurt West". Die Serien 1 bis 4 umfassen je 6 Dias zum Preis von 6,00 M/Serie; die Serie 5 besteht aus 10 Dias zum Preis von 10,00 M/Serie.
Bestellung per Postanweisung unter Angabe der Seriennummer und der gewünschten Stückzahl an: DMV, AG 4/6/63, 5010 Erfurt, PSF 725.
Die Auslieferung erfolgt nach Eingang der Postanweisung in der Reihenfolge der Bestellungen.

Einsendungen zu **„DMV teilt mit"** sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter **Wer hat – wer braucht?** Hinweise im Heft 6/1984 beachten.

Wer hat – wer braucht?

4/1 Biete: Zeuke (0), Dampf-, Ellok; je 1 O- u. G-Wagen. Versch. Bücher der Reihe Verkehrsgeschichte; „89 1004"; „BR 41 in Neubrandenburg". Suche: H0, BR 52, 86, 64, 55, 89, Tender 2'2'T34.

4/2 Biete: „Das Mügelner Schmalspurbahnnetz"; „Die Sächsische VI K"; „Die Schmalspurbahn Radebeul Ost–Radeburg"; „Mosel–Ortmannsdorf" (alle A 4) sowie „Endstation Oberrittersgrün" (A 5); $H0_e$-Material („technomodell"). Suche: Material in $H0_e$ (außer „technomodell"); Dampfloks in H0; Eisenbahnliteratur 1982–1984. Nur Tausch!

4/3 Biete: BR 118.1 (H0, neue Ausf.); „Umzeichnungsplan der DRG", „Ellok-Archiv" (alte Ausgabe); „Modellbahn-Elektronik"; „Modellbahn-Bauten". Suche: Schmalspurbahnwagen, $H0_m$, (ehem. HERR-Produktion, auch umgespurt auf 9 mm); Lokgehäuse für PIKO-BR 23 (auch besch.); „Straßenbahn-Archiv" (alte Ausgabe); „Von Probstzella nach Sonneberg".

4/4 Biete: „Reisen mit der Dampfbahn". Suche in H0: BR 23, 50 (alt), 89.

4/5 Biete: „Geschichte und Geographie deutscher Eisenbahnen"; Eisenbahn-Jahrbuch 1983; „Umzeichnungsplan 1925 Bd. 1,2"; Dia-Serie Einstellung Zugverkehr Niederschmiedeberg–Jöhstadt (13. Januar 1984); BR 65 in N.

4/6 Biete: H0, BR 175; Eisenbahn-Jahrbuch 1982; Eisenbahn-Kalender 1979–1983; „modelleisenbahner" 1979/1980. Suche: H0, BR 118 (alte Ausf. BR 118 124).

4/7 Biete in H0: BR 23, 24, 50, 52 kon., 55, G 8[1], 64, 66, 86, 89, 91; Eigenbauten BR 01^{0-2}, 17 kon., 17[1], 38, 52 (4T30), 58, 94, VT 137; ETA 177/178, SKL, VT 135, VT 137; div. Personen-, D-Zug- u. Güterwagen; I-Kupplungen; „modelleisenbahner" ab 1960; Eisenbahnliteratur, Fahrzeugmodelle.

4/8 Biete: Nenngr. I, 2-achs. Lok (1938) mit Tender; 7 Güter-, 2 Personenwagen; Schienen u. Zubehör; in N: BR 65 sowie Material in $H0_e$. Suche in H0: „Big Boy"; BR 45, 44, 02, 84, 19, 70, 71, 96; in Z: zwei Personenwagen.

4/9 Biete: „Reisezugwagen-Archiv". Suche: Bilder von historischen Straßenbahnfahrzeugen; Bilder der Leipziger Straßenbahn; BR T 334 (TT) auch defekt.

4/10 Biete: Nenngr. I, 3 Treibradsätze 62 mm ∅ (Eisenguß Rehse); 4 Radsätze 29 mm; 4 Aluspeichenräder 27,5 mm. Suche: zwei bis drei 4achs. Personenwg. in 0 (Spielzeugausführung). Nur Tausch!

4/11 Biete: H0, BR 89, DR; VT der sächs. Staatsb.; BR 50. Suche: BR 91 (H0); BR 99; Tendergeh. BR 52 (alt); Bauanleitung für EDK 50 bis 100 (auch leihw.).

4/12 Biete im Tausch: „Historische Bahnhofsbauten", „Baureihe 44", „Bahnland DDR", „Die Müglitztalbahn", „Die Schmalspurbahn Radebeul Ost–Radeburg", „Die Geschichte der Dresdner Straßenbahn", Eisenbahn-Jahrbuch 1976, 1978, 1979, „modelleisenbahner" ab 6/1982, „100 Jahre Radebeul Ost–Radeburg". Suche: „Steilrampen über den Thüringer Wald", „Reisen mit der Dampfbahn", „100 Jahre Freital-Hainsberg–Kurort Kipsdorf" beide Ausführungen; H0: Dampflok- u. Triebwagenmodelle (auch Eigenbau); Doppelstockwagenzug DR, zweiteil. Pferdefuhrwerke u. ältere Straßenfahrzeuge; $H0_e$: Dampfloks u. Triebwagen (auch Eigenbau).

4/13 Suche: H0, BR 23 o. Gehäuse BR 23 m. Tender; BR 89 sächs., 91, 75 DR, VT 04, BR 110, 118, 130, Ersatzteile für ält. Loks; „Dampflok-Archiv 2,3".

4/14 Biete: V 100 u. einige Wagen in H0; BR 35 in TT. Suche in TT: BR 110, T 334, BR 80, 50 (Eigenbau); Modellbahnbücherei Bd. 6.

4/15 Biete: „modelleisenbahner" 5–7/1968, 5/1969, 9–12/1972. Suche: „Von Sonneberg nach Probstzella", „Steilrampen über den Thüringer Wald"; „modelleisenbahner" 2/1972. Nur Tausch!

AUFRUF zum XXXII. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb 1985

Wir rufen hiermit die Modelleisenbahner aller europäischen Länder zur Teilnahme am XXXII. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb 1985 auf. Er wird vom 15. bis 18. September 1985 in Trutnov (ČSSR) stattfinden.
Dieser schon zur guten Tradition gewordene Leistungsvergleich des Modellbahnbaus soll zur weiteren Förderung von Zusammenarbeit, zum Erfahrungsaustausch und zu freundschaftlichen Kontakten zwischen Modelleisenbahnern, Modellbahnklubs und Modelleisenbahn-Verbänden in ganz Europa beitragen.
Alle Wettbewerbsmodelle werden dann vom 21. September bis 6. Oktober 1985 auf einer repräsentativen Modellbahn-Ausstellung im Kulturhaus der Gewerkschaften in Trutnov zu sehen sein.

1. Teilnahmeberechtigung
Zur Teilnahme am XXXII. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb 1985 sind alle Modelleisenbahner als Einzelpersonen sowie sämtliche Modellbahnklubs, -zirkel- und -arbeitsgemeinschaften aus europäischen Ländern berechtigt. Die Jurymitglieder sind jedoch von der Teilnahme ausgeschlossen.

2. Wettbewerbsgruppen
Es werden fünf Gruppen für Wettbewerbsmodelle gebildet:
A Triebfahrzeuge
A1 Eigenbau (es dürfen nur Motore, Radsätze, Stromabnehmer, Zahnräder, Puffer und Kupplungen handelsüblicher Art verwendet werden)
A2 Umbauten (Verwendung handelsüblicher Teile unter der Bedingung, daß daraus ein anderer Loktyp entsteht)
A3 Frisuren (modellmäßige Verbesserung eines Industriemodells unter Beibehaltung des Loktyps)
B sonstige schienengebundene Fahrzeuge
B1 Eigenbau (es dürfen nur Radsätze, Kupplungen und Puffer handelsüblicher Art verwendet werden)
B2 Umbauten (Verwendung handelsüblicher Teile unter der Bedingung, daß daraus ein anderer Fahrzeugtyp entsteht)
B3 Frisuren (modellmäßige Verbesserung eines Industriemodells unter Beibehaltung des Fahrzugtyps)
C Eisenbahn-Hochbauten und eisenbahntypische Kunstbauten in bauliche Anlagen
D Funktionsfähige eisenbahntechnische Betriebsmodelle
E Vitrinenmodelle

3. Bewertung
Die Bewertung der Modelle erfolgt durch eine internationale Jury auf Grundlage der vereinbarten Bewertungstabellen. Sie setzt sich aus je zwei Vertretern der Modellbahn-Verbände der ČSSR, der DDR, der VRP und der UVR zusammen. Den Vorsitzenden stellt der veranstaltende Verband der ČSSR. Sämtliche Entscheidungen der Jury sind endgültig. Der Rechtsweg bleibt ausgeschlossen. Die Beratungen der Jury finden unter Ausschluß der Öffentlichkeit statt. Die eingesandten Wettbewerbsarbeiten werden in den oben genannten Gruppen und in den nach NEM bestätigten Nenngrößen bewertet.

4. Anmeldungen
Die Anmeldungen der Modelle zum XXXII. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb 1985 erfolgt beim
Klub železničních modelářů ZO Svazarmu
c/o Jiři Beran
Chodská 420
ČS 541 01 Trutnov
Die Anmeldungen haben bis zum 31. August 1985 zu erfolgen. Sie müssen folgende Angaben enthalten:
Name und Vorname des Modellbauers
Anschrift, Alter (Geburtsjahr)
Modellbezeichnung
(deutsch oder französisch)
Wettbewerbsgruppe gemäß Punkt 2.

5. Einsendung der Modelle
Die Wettbewerbsmodelle sind ebenfalls an die unter Punkt 4 angeführte Anschrift zu senden. Als Einsendetermin für Wettbewerbsmodelle gilt der 14. September 1985. Jedes Modell ist mit den unter Punkt 4 angeführten Angaben zu versehen. Außerdem sind Hinweise zur Bedienung des Modells, soweit hierfür besondere Erklärungen notwendig sind, erforderlich. Unbedingt zu vermerken ist der Mindestradius, den das Fahrzeug befahren kann. Alle Modelle müssen gut verpackt sein, und die Größe eines gewöhnlichen Postpaketes, bzw. Expreßgutsendung soll dabei nicht überschritten werden. Das Porto für die Sendung zahlt der Einsender, das Rückporto wird durch den Veranstalter übernommen. Alle Einsendungen sind gegen Schäden und Verlust auf dem Gebiet der ČSSR vom Zeitpunkt der Übernahme bis zur Rückgabe versichert.

6. Weitere Teilnahmebedingungen
Um der Jury die Möglichkeit zu geben, die Modelltreue zu bewerten, sind den Modellen der Kategorien A und B Unterlagen vom Teilnehmer mitzugeben. Aus ihnen müssen die Grundmaße der Hauptausführung und des Modells (umgerechnet nach Nenngröße) in mm einwandfrei hervorgehen. Diese Grundmaße sind: Länge über Puffer, Höhe über SO, Breite und Raddurchmesser. Fehlen diese Angaben, kann der Einsender von der Teilnahme am Wettbewerb ausgeschlossen werden. Bei Modellen der anderen Kategorien sind nach Möglichkeit Zeichnungen, Fotos und dergleichen beizufügen. Wird vom Einsender die Angabe der Bewertungskategorie nicht vorgenommen, so erfolgt die Einordnung durch die Jury. Unrichtig angegebene Einordnungen werden durch die Jury korrigiert. Jedes eingesandte Modell darf nur in einer Kategorie bewertet werden.
Die Jurymitglieder, mit Ausnahme des Vorsitzenden, bewerten nach Punkten und nehmen zusätzlich eine Reihung der Modelle (Platzziffer) vor. Die Summe der Platzziffer und das arithmetische Mittel der Punkte aller Jurymitglieder bilden die Gesamtbewertung des Modells. Bei Gleichheit der Platzziffer und der Punkte entscheidet die Majorität der besseren Plätze.
Die Bewertung der Modelle erfolgt grundsätzlich unter Beachtung der vom MOROP bestätigten NEM. In den Kategorien A und B darf nur im Interesse der vollständigen Modelltreue davon abgewichen werden.
Die zum Wettbewerb eingesandten Modelle der Kategorien A bis D sollen eine Farbgebung aufweisen, die dem Betriebszustand oder der fabrikneuen Lakkierung entspricht. Modelle mit eigenem Antrieb müssen eine gute Regulierungsempfindlichkeit im unteren Normspannungsbereich aufweisen.

Modelleisenbahn-Verband der ČSSR
Rat der Modellbauer des ZA SVAZARM
Modellbahn-Kommission

Hinweise für die Teilnehmer aus der DDR
Die Teilnahme am XXXII. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb 1985 in Trutnov (ČSSR) setzt für die Modellbauer der DDR die Beteiligung an den jeweiligen Bezirksmodellbahn-Wettbewerben voraus. Dafür gilt der 20. August 1985 als einheitlicher Einsendetermin. Die Wettbewerbsbeiträge sind an nachstehend genannte Bezirksvorstände bzw. Arbeitsgemeinschaften des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR zu senden. Sie können auch dort abgegeben werden.

– Bezirksvorstand Berlin
1054 Berlin, Wilhelm-Pieck-Str. 142

– Bezirksvorstand Cottbus, Geschäftsstelle
7500 Cottbus, Bahnhofstr. 43

Arbeitsgemeinschaft 2/8 Niesky
8920 Niesky, Bautzener Str. 42

– Bezirksvorstand Dresden, Sekretariat
8060 Dresden, Antonstr. 21

Arbeitsgemeinschaft 3/3 Zwickau
9500 Zwickau, Moritzstraße 47

Fortsetzung auf Seite 36

Wolfgang Hanusch (DMV), Niesky

Kommission Wettbewerbe zog Bilanz

Wie viele andere Menschen unseres Landes sind auch die Mitglieder unseres Verbandes mit großem Interesse und hoher Einsatzbereitschaft bemüht, durch eine vielseitige und niveauvolle Arbeit einen Beitrag zur weiteren Entwicklung und Vervollkommnung des geistig-kulturellen Lebens zu leisten. Sinnvolle Freizeitgestaltung heißt zugleich, neue Kraft zu schöpfen und damit stimulierend auf die Leistungen am Arbeitsplatz zu wirken. Somit trägt auch unsere Verbandsarbeit zur Stärkung unserer Republik im Ringen um den weiteren ökonomischen und sozialen Fortschritt und im Kampf um die Erhaltung des Friedens bei. Das wiederum ist die Basis, um ungestört unserem Hobby nachgehen zu können.
Im Jahre 1984 standen die Aktivitäten unserer Mitglieder, Arbeitsgemeinschaften und Bezirksvorstände ganz im Zeichen des 35. Jahrestages der Gründung unserer Republik. Mit vielfältigen Initiativen und Aktivitäten halfen sie mit, diesen gesellschaftlichen Höhepunkt zu würdigen. Anläßlich der Bezirksdelegiertenkonferenzen wurde bereits im „me" 12/84 eine erste Zwischenbilanz des Erreichten gezogen.

Verband wurde größer und stärker
Quantitatives und qualitatives Wachstum des Verbandes insgesamt sowie mehr Vielfalt in der Arbeit waren dabei kennzeichnend.
Die Ergebnisse des Wettbewerbs der Bezirksvorstände unterstrichen diese Feststellung nachhaltig. So wurden im Jahre 1984 über 220 neue Mitglieder sowie 22 neue Arbeitsgemeinschaften in unseren Verband aufgenommen. Die Bezirksvorstände Greifswald und Cottbus konnten dabei den größten Zuwachs erreichen. Besonders hervorzuheben sind die Arbeitsgemeinschaften mit Schülergruppen. Ihre Bedeutung bei der polytechnischen Bildung und Erziehung der Pioniere und Schüler an Schulen, Pionierhäusern oder in den Arbeitsgemeinschaften ist ebenso unumstritten wie das Wecken des Interesses der jungen Menschen für das Verkehrswesen. In 8 053 Veranstaltungen wurden Schüler- und Pioniergruppen auf die vielfältigste Weise mit der Modellbahn und dem großen Vorbild sowie den anderen Verkehrsträgern bekannt gemacht und in die Lösung von Aufgaben mit einbezogen. An den Spezialistentreffen in den Bezirken nahmen 233 Schüler und Pioniere teil und demonstrierten ihre erworbenen Fähigkeiten und Kenntnisse.
154 junge Freunde haben 1984 eine Berufsausbildung bei der Deutschen Reichsbahn oder bei anderen Verkehrsträgern aufgenommen. Beispielhaft waren hierbei die Bezirksvorstände Schwerin und Erfurt.

Denkmalpflege ist fester Bestandteil
Im Rahmen der Volkswirtschaftlichen Masseninitiative leisteten die Mitglieder des Verbandes im vergangenen Jahr 114 500 Stunden. Besonders hervorzuheben sind dabei Beiträge zur Erhaltung von historischen und technischen Denkmalen, zur Unterhaltung von Anlagen und Einrichtungen des Verkehrswesens, der Traditionspflege, aber auch zur Schaffung und Erhaltung von Arbeitsräumen der Arbeitsgemeinschaften selbst. Diese Aufgaben werden überwiegend auf der Grundlage von Patenschaftsvereinbarungen gelöst und haben vielfach auch Langzeitcharakter. Die Bezirksvorstände Dresden und Berlin weisen hierbei die besten Ergebnisse auf.

Sonderfahrten und Ausstellungen gehören dazu
Die unmittelbare Ausstrahlung der Verbandsarbeit auf breite Kreise der Bevölkerung wird durch eine niveauvolle Öffentlichkeitsarbeit erreicht. Ausstellungen und Exkursionen, und hierbei in erster Linie Sonderzugfahrten, geben dem Besucher oder Teilnehmer einen tiefen Einblick in die Tätigkeit. Hier wird oft Interesse für das eigene Mittun geweckt. 1 456 Ausstellungstage und 1 645 Exkursionstage stehen für 1984 zu Buche. Hinzu kommen noch viele Veranstaltungen, die von anderen Akteuren organisiert wurden; wie Betriebsfestspiele, Messen der Meister von morgen, Kultur- sowie Heimatfeste und ähnliche. Unsere Mitglieder haben dabei oft durch ihre Teilnahme zu einem guten Gelingen beigetragen. Nicht zuletzt gab es aber auch insgesamt 1 690 Veröffentlichungen in Presse, im Funk und Fernsehen, in Schaukästen sowie Schaufenstern. Darin wurde auf vielfältigste Weise aus dem Verbandsleben und -geschehen berichtet. Hervorzuheben soll hier besonders die Arbeit der Bezirksvorstände Erfurt, Dresden und Berlin.
Die Mitglieder des Verbandes haben 1984 24 368 M auf die Solidaritätskonten überwiesen. Sie leisteten damit einen wichtigen Beitrag zum Kampf der Völker gegen Unterdrückung und für ein menschenwürdiges Leben, für die Beseitigung von Hunger und Not.
Das und noch vieles entstand im unmittelbaren Nebeneinander bei der Beschäftigung mit der Modelleisenbahn, der großen Bahn oder dem Nahverkehr. Nachhaltig wird damit das gesellschaftliche Anliegen unserer Tätigkeit unterstrichen.

Jubiläen würdig vorbereiten
Anfang Februar 1985 wertete das Präsidium des Verbandes die umfangreichen Aktivitäten der Mitglieder und Arbeitsgemeinschaften im Wettbewerb anläßlich des 35. Jahrestags der Gründung der DDR aus. Dank gilt allen Mitgliedern und Leitungen für die vorbildlichen Leistungen und Ergebnisse. Der Bezirksvorstand Erfurt wurde Wettbewerbssieger. Ihm folgten die Bezirksvorstände Berlin, Dresden, Magdeburg, Schwerin, Cottbus, Greifswald und Halle. Sie erhielten für ihre erzielten Erfolge Ehrenurkunden vom Präsidenten des Verbandes, Dr. Erhard Thiele.

Fortsetzung von Seite 35

Arbeitsgemeinschaft 3/13 Karl-Marx-Stadt
9005 Karl-Marx-Stadt
Kurt-Berthel-Str. 1

– Bezirksvorstand Erfurt, Sekretariat
5010 Erfurt, PSF 725
persönliche Abgabe:
Erfurt West, Binderslebener Landstr. 31

– Bezirksvorstand Greifswald
2200 Greifswald
Johann-Stelling-Str. 30

– Bezirksvorstand Halle, Sekretariat
7010 Leipzig, Georgiring 14

– Bezirksvorstand Magdeburg, Sekretariat
3010 Magdeburg
Karl-Marx-Straße 253

– Bezirksvorstand Schwerin
2700 Schwerin
Herbert-Warnke-Str. 13–15

Alle Teilnehmer sollten unbedingt auf eine transportfreundliche Verpackung ihrer Exponate achten Außerdem sind die Dokumentationen gemäß Punkt 6 des Aufrufs erforderlich.
Wir wünschen allen interessierten Modellbahnfreunden viel Erfolg!

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR
Präsidium
Kommission für Wettbewerbe

XXXI. Internationaler Modellbahnwettbewerb, Niesky 1984





BR 651 (MÁV) (H0) von Lajos Fekete (UVR), Kategorie A 1, 88 Punkte

Lok 74 1230 (N) von Hermann Brünler (DDR), Kategorie A 2, 91 Punkte, 2. Preis

US-Diesellok GP 40 (H0) von Christian Fricke (BRD), Kategorie A 3, 83 Punkte

E 95 01 (H0) von W. Korschunow (DDR), Kategorie A 1, 83 Punkte

Malletlok „Virginian“ (TT) von Kazimierz Bodowski (VRP), Kategorie A 1, 84 Punkte

Fotos: W. und J. Albrecht, Oschatz







Täglich waren bis September 1981 die Triebwagenzüge der Bauart Görlitz im Leipziger Hauptbahnhof zu sehen. Mehr darüber auf Seite 9 dieser Ausgabe.

Foto: R. Heinrich, Steinpleis

